



Ежедневный мониторинг СМИ

03 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.06.02; АКИМОВ РАЗРЕШИЛ АВТОДОРУ ГОТОВИТЬ ДОКУМЕНТЫ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ ПОД НОВУЮ АВТОТРАССУ МОСКВА - КАЗАНЬ	4
ТАСС; 2019.05.31; АКИМОВ ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ОПОВЕЩЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ О ПЕРЕГРУЗЕ.....	4
ПРАЙМ; 2019.06.01; РФ МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬ РАТИФИКАЦИЮ СОГЛАШЕНИЯ О СОЗДАНИИ АНАЛОГА МАК В 2019 Г	5
ТАСС; 2019.06.01; КОМПЕНСАЦИИ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 286 МЛН РУБЛЕЙ	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ О КАТАСТРОФЕ SSJ100 БУДЕТ ПОДГОТОВЛЕН В 30-ДНЕВНЫЙ СРОК - МАК	6
РИА НОВОСТИ; 2019.05.31; ВДОВЕ СОТРУДНИКА АЭРОПОРТА В СОЧИ ВРУЧИЛИ МЕДАЛЬ "ЗА СПАСЕНИЕ ПОГИБАВШИХ"	6
ТАСС; 2019.06.03; ВИЦЕ-ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА МИНИСТРОВ КУБЫ НАХОДИТСЯ С РАБОЧИМ ВИЗИТОМ В МОСКВЕ - АГЕНТСТВО.....	7
РБК; 2019.05.31; ЭСТОНИЯ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ПМЭФ ВПЕРВЫЕ С 2014 ГОДА7 КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.03; ЛЬГОТЫ НЕ СТОЛЬ ОТДАЛЕННЫЕ; МИНТРАНС МЕНЯЕТ ПРАВИЛА СУБСИДИЙ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ.....	7
РИА НОВОСТИ; 2019.05.31; МИНТРАНС И РОСАВИАЦИЮ НАКАЖУТ ИЗ-ЗА СИТУАЦИИ С АЭРОПОРТОМ БЛАГОВЕЩЕНСКА	9
ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.05.31; СО ВСЕЙ ТЯЖЕСТЬЮ: В ДТП С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВИКОВ ЕЖЕГОДНО СТРАДАЮТ ТЫСЯЧИ ЛЮДЕЙ; ЧАЩЕ ВСЕГО ПРИЧИНЫ — В УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ И НЕИСПРАВНОСТИ ТС	9
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА СЫРБУ, ОКСАНА ОСИПЧУК; 2019.06.01; ЗА БЕЗОПАСНОЕ ДЕТСТВО. ЮНЫМ ХИМЧАНАМ И ИХ РОДИТЕЛЯМ НАПОМНИЛИ О ВАЖНОСТИ СОБЛЮДЕНИЯ ПДД	13
ТАСС; 2019.06.02; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ: ЗАТРАТЫ НА МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР БУДУТ ВОЗВРАЩЕНЫ В ТЕЧЕНИЕ 15 ЛЕТ.....	13
РИА НОВОСТИ; 2019.06.01; В ТУРЦИИ ВОДИТЕЛИ ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ ПРОЙДУТ ОБУЧЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ	14
ПРАЙМ; 2019.06.03; BOEING 737 МАХ ВРЯД ЛИ СМОГУТ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ ДО КОНЦА 2019 ГОДА - ПРЕЗИДЕНТ EMIRATES	14
ТАСС; 2019.06.03; СИНГАПУРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК SILKAIR НЕ НАМЕРЕН ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ПРИОБРЕТЕНИЯ BOEING 737 МАХ	15
ИНТЕРФАКС; 2019.06.03; BOEING ОБНАРУЖИЛ ДЕФЕКТЫ В 179 САМОЛЕТАХ МОДЕЛИ 737 МАХ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.03; КОНТУРНАЯ КАРТА КОРРУПЦИИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ЕЕ СОЗДАНИЕ, ОГРАДИВ ГОССЛУЖАЩИХ ОТ НЕНУЖНЫХ ВОПРОСОВ	15
ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.06.03; НА НЕФТЬ И СУДА НЕТ: О ЧЕМ ДОГОВОРЯТСЯ НА ВСТРЕЧЕ ПО «ДРУЖБЕ»; ВОПРОС КОМПЕНСАЦИЙ ЕВРОПЕЙСКИМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ ЗА ГРЯЗНОЕ СЫРЬЕ ВЫВЕДУТ НА УРОВЕНЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА	17

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА СОБКАЛОВА, АННА ВАГНЕР; 2019.05.31; ОПАСНОЕ ДЛ Я ЖИЗНИ ХОББИ. МОСОБЛДУМА ПОДДЕРЖАЛА ВВЕДЕНИЕ ШТРАФОВ ДЛ Я ЗАЦЕПЕРОВ.....	19
ТАСС; КСЕНИЯ СЕМЕНОВСКАЯ; 2019.06.01; СК: НЕ НАДО ДУМАТЬ, ЧТО С ВАШИМ РЕБЕНКОМ НЕ МОЖЕТ НИЧЕГО СЛУЧИТЬСЯ.....	20
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК; 2019.06.02; БЕСПИЛОТНОМУ ТАКСИ НАКРУТИЛИ СЧЕТЧИК; В UBS ПОДСЧИТАЛИ БУДУЩИЙ ОБЪЕМ ЕЩЕ НЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОТРАСЛИ.....	23
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.03; ПОДМОСКОВНОЕ МЕТРО НЕ ЗАМЫКАЕТСЯ В КРУГ; НА 240-КИЛОМЕТРОВОЕ ТРАМВАЙНОЕ КОЛЬЦО ИЩУТ ЧАСТНЫЕ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ДЕНЬГИ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.06.02; БЕСПЛАТНЫЕ АВТОБУСЫ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ ЗАПУСТЯТ НА ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ АВИАСАЛОНА МАКС- 2019	25
ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.06.02; «РОСТЕХ» ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: ПРОИЗВОДСТВО ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬСЯ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖАТЬ ОТРАСЛЬ	26
ТАСС; 2019.05.31; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ НА ПМЭФ ЗАКЛЮЧИТЬ СОГЛАШЕНИЕ С РЖД.....	28
ТАСС; 2019.05.31; ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ИЗ ТОММОТА В НИЖНИЙ БЕСТЯХ В ЯКУТИИ ЗАПУСТЯТ В ИЮЛЕ 2019 ГОДА	28
ТАСС; 2019.05.31; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЖД ОТКРОЮТ В 16 РЕГИОНАХ РФ К 2021ГОДУ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ВИДЯТ В ДЕЙСТВИЯХ ВМЗ ЖЕЛАНИЕ ЗАФИКСИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА КОЛЕСА ПЕРЕД КОРРЕКЦИЕЙ РЫНКА	29
ИНТЕРФАКС; 2019.06.03; "ВОДОХОДЪ" ЗАКАЖЕТ НА ФИНСКОЙ ВЕРФИ ДВА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРА ЗА 210 МЛН ЕВРО, СРОК СДАЧИ СУДОВ - 2021Г.....	31
ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОВОДКИ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ РЫБУ ПО СЕВМОРПУТИ.....	31
ТАСС; 2019.06.02; МОСКВЕ ПОСТРОЯТ ОКОЛО 20 ПРИЧАЛОВ ДЛЯ РЕЧНЫХ ТРАМВАЕВ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2019.06.01; "КОМЕТА-120М" ВПЕРВЫЕ В НОВОМ СЕЗОНЕ ПРИБЫЛА В ЯЛТУ ИЗ СЕВАСТОПОЛЯ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН СВОИМ УКАЗОМ ПРИСВОИЛ РЯДУ АЭРОПОРТОВ РОССИИ НАИМЕНОВАНИЯ В ЧЕСТЬ ЛИЦ, ИМЕЮЩИХ ОСОБЫЕ ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ПРИСВОЕНИЕ ИМЕНИ АЭРОПОРТУ "ПУЛКОВО" ОТЛОЖЕНО НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК - СЕКРЕТАРЬ ОП РФ	34
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.03; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 ОЦЕНЕН В 45 МЛРД РУБЛЕЙ; «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» СТАНУТ ЧАСТЬЮ КОМПАНИИ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ СТОИМОСТЬЮ СВЫШЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОХРАНЕ АЭРОПОРТОВ АККРЕДИТОВАННЫМИ ЮРЛИЦАМИ.....	35
ТАСС; 2019.06.03; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ НАЧАЛ ПРОПУСКАТЬ ПАССАЖИРОВ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ПОСАДОЧНЫМ ТАЛОНАМ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2019.05.31; АЭРОПОРТ "ПУЛКОВО" УСИЛИТ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ ПМЭФ.....	36
РБК ПЛЮС ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ; МАКСИМ СЕРГЕЕВ; 2019.05.31; ПОЛЕТ В ЦИФРОВОМ РЕЖИМЕ	37
РБК ПЛЮС ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ; АЛЕКСЕЙ ЛОССАН; 2019.05.31; КАК ПРИЗЕМЛИТЬ ДЕБОШИРА.....	39

РБК ПЛЮС ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ; ПЕТР ОРЕХИН; 2019.05.31; ХАБ С ГЛОБАЛЬНЫМИ АМБИЦИЯМИ.....	40
ТАСС; ВАДИМ БЕЛОЗЕРЦЕВ; 2019.05.31; ДРОНЫ И САМОЛЕТЫ ДЕЛЯТ НЕБО. КАК ПРОХОДИТ КОНКУРС БЕСПИЛОТНИКОВ В ТОМСКЕ.....	42

ИНТЕРФАКС; 2019.06.02; АКИМОВ РАЗРЕШИЛ АВТОДОРУ ГОТОВИТЬ ДОКУМЕНТЫ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ ПОД НОВУЮ АВТОТРАССУ МОСКВА - КАЗАНЬ

Вице-премьер РФ Максим Акимов разрешил госкомпаниям "Автодор" начать мероприятия по подготовке документов по планировке территории под строительство новой автомобильной дороги Москва - Казань, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в субботу в Сочи.

При этом **Дитрих** отметил, что проект автодороги "не только актуальный, но и очень перспективный" и добавил, что он обсуждался на встрече с казахстанскими коллегами, а двухэтапное развитие коридора **Европа - Западный Китай** "было заложено в наших межправительственных соглашениях".

"РФ выполнила свои обязательства по приведению в порядок этого коридора, по устранению ряда грунтовых разрывов, которые были на дорогах, входящих в состав коридора в Оренбургской области, и по проведению ремонтов и капитальных ремонтов этого коридора на всем протяжении", - сказал министр.

По его словам, "эти обязательства мы брали на себя в 2018 г. - и эти обязательства мы исполнили. Теперь идет речь о том, чтобы этот коридор развивать на будущее, как это также предусмотрено межправительственными соглашениями".

"Автомобильная дорога от Москвы до Казани и ее ответвления на Самару с обходом Тольятти и дальнейший выход на российско-казахстанскую границу - это и есть тот самый маршрут, который обеспечивает выполнение второго этапа реконструкции этого транспортного коридора", - уточнил он.

Дитрих отметил, что "на прошлой неделе состоялось еще одно обсуждение этого вопроса" у **вице-преьера Акимова**. "Мы вновь коснулись темы о возможных альтернативных подходах при реконструкции, при расширении этого коридора, вновь сравнивали возможности по реконструкции существующих автомобильных дорог, которые могли бы пропускать транспорт из центральной России в Сибирь и обратно - это автомобильные дороги М-5 и М-7", - пояснил он, подчеркнув, что расчеты подтвердили дороговизну реконструкции существующих дорог и связанные с этим риски, в том числе социальные.

"Новая дорога позволит избежать этих проблем, во-вторых, будет дешевле в эксплуатации за счет того, что позволит собирать плату с грузовых автомобилей, которые по ней двигаются. Поэтому по итогам этого мероприятия **Акимовым** дано разрешение госкомпаниям "Автодор", которая является основным заказчиком по этому проекту, осуществлять мероприятия, связанные с подготовкой документации по планировке территории", - сказал **Дитрих**.

По его словам, это первый предварительный этап, который позволит уточнить трассировку и затем приступить к проектным работам.

Дитрих также добавил, что в 2019 году планируется завершить планировку территории "и в конце этого - начале следующего года намечали начать конкурсные процедуры по контракту на проектирование и сразу на строительство". "То есть, это определенного рода контракт жизненного цикла, который позволит нам оптимизировать все процедуры и стоимость", - пояснил он.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6497443>

<https://www.kommersant.ru/doc/3989777>

ТАСС; 2019.05.31; АКИМОВ ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ОПОВЕЩЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ О ПЕРЕГРУЗЕ

Вице-премьер **Максим Акимов** поручил **Минтрансу** РФ создать оперативную систему оповещения водителей грузовиков о допущенном перегрузе. Об этом сообщается на сайте кабмина.

Поручение было дано по итогам встречи **Акимова** с правлением общероссийской организации малого и среднего предпринимательства "Опора России".

"**Максим Акимов** поручил **Минтрансу** обеспечить создание оперативной системы оповещения водителей и/или владельцев транспортных средств и грузов о допущенном перегрузе", - говорится в тексте.

Предполагается, что мгновенное оповещение о нарушении, зафиксированном на первой по маршруту рамке весогабаритного контроля, позволит водителю оперативно устранить перегруз до вторичного штрафа по пути следования.

По мнению **Акимова**, сейчас целесообразно рассмотреть вопрос "градуальной" ответственности за перегруз. В случае непреднамеренного или незначительного нарушения водителю будет назначен скорее символический штраф, если же нарушение злостное - максимальный.

Как отметил директор департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса** Григорий Волков, в министерстве уже обсуждается законодательная инициатива о возможности наложения штрафа за перегруз на грузоотправителя.

<https://tass.ru/ekonomika/6495225>

ПРАЙМ; 2019.06.01; РФ МОЖЕТ ЗАВЕРШИТЬ РАТИФИКАЦИЮ СОГЛАШЕНИЯ О СОЗДАНИИ АНАЛОГА МАК В 2019 Г

Минтранс рассчитывает на завершение внутри РФ ратификации соглашения о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов до конца года, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

"По Международному бюро по расследованию авиапроисшествий и серьезных инцидентов, вы знаете, что в прошлом году мы с Республикой Армения подписали межправсоглашение, сейчас оно проходит стадию ратификации в наших странах", — сказал **Дитрих**.

"Предварительно обсуждали возможность завершить ратификацию внутри РФ, и Республика Армения собиралась до конца года этот процесс закончить", — добавил он.

Он пояснил, что его создание позволит организовывать расследования на более комфортной основе, а также исключить влияния внешних факторов, которые могут повлиять на ход этих расследований.

Министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Роман Скляр отметил, что Казахстан также готов присоединиться к соглашению.

<https://1prime.ru/business/20190601/830031041.html>

ТАСС; 2019.06.01; КОМПЕНСАЦИИ ПОСЛЕ КАТАСТРОФЫ SSJ-100 СОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 286 МЛН РУБЛЕЙ

Компенсации пострадавшим и семьям погибших в катастрофе самолета SSJ-100 5 мая, по данным на 31 мая, составили более 286 млн рублей. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

"Объем выплат родственникам погибших и пострадавших - он беспрецедентный. На сегодняшний день выплачено уже более 286,6 млн рублей. Из них 73,2 млн выплатили страховые компании по состоянию на вчерашний день, 213,4 млн рублей заплатила компания ["Аэрофлот"], - сказал он. - Наверное, это лишь малая компенсация того, что могло бы быть заплачено, но на сегодняшний день ситуация такова. Выплаты продолжаются".

Самолет "Аэрофлота" SSJ-100, вылетевший 5 мая из Шереметьево в Мурманск, вернулся в аэропорт, где совершил аварийную посадку и загорелся. На борту находились 73 пассажира и пятеро членов экипажа. Погиб 41 человек.

Возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц"). Следствие рассматривает ряд версий причин катастрофы, среди которых - недостаточная квалификация пилотов, техническая неисправность и неблагоприятные погодные условия.

<https://tass.ru/proisshestiya/6497298>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ О КАТАСТРОФЕ SSJ100 БУДЕТ ПОДГОТОВЛЕН В 30-ДНЕВНЫЙ СРОК - МАК

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) обнародует предварительные результаты расследования аварии Superjet в "Шереметьево" в соответствии с законом - спустя месяц после катастрофы.

Как следует из сообщения на сайте МАК, отчет будет содержать описание событий и выполненные комиссией действия.

"По информации от председателя комиссии в настоящее время ведётся работа по анализу расшифровок и другой информации и над предварительным отчетом о катастрофе, который будет содержать описание событий и выполненные комиссией действия к установленному правилами 30-дневному сроку", - говорится в сообщении.

При этом МАК намерен провести служебное расследование в связи с "утечками" в СМИ информации о расследовании катастрофы.

"Учитывая острую реакцию со стороны авиакомпании "Аэрофлот", в МАК будет проведено служебное расследование в отношении опубликованных материалов. Информация и позиция МАК всегда публикуется на официальном сайте организации. Высказывания отдельных сотрудников не являются ни информацией, ни позицией МАК. В этой связи ни МАК, ни другие лица в настоящий момент не могут обладать достоверной информацией об установлении технической комиссией причин катастрофы самолета Суперджет-100 авиакомпании "Аэрофлот - российские авиалинии" (МОЕХ: AFLT), - говорится в сообщении.

Кроме того, в связи с публикациями СМИ высказываний ведущего эксперта МАК Владимира Кофмана, который связал катастрофу в "Шереметьево" с практикой грубых приземлений, в организации пояснили, что он не имеет отношения к расследованию.

"МАК обращается к СМИ с просьбой направить аудио-, видео- подтверждения опубликованных высказываний Кофмана. При этом МАК отмечает, что Кофман не входит в состав технической комиссии и не имеет отношения к данному расследованию", - говорится в сообщении.

Ранее ряд СМИ со ссылкой на Кофмана сообщили, что промежуточный отчет о катастрофе в "Шереметьево" будет опубликован 5 июня, предварительной версией случившегося, по его мнению, является грубая посадка.

РИА НОВОСТИ; 2019.05.31; ВДОВЕ СОТРУДНИКА АЭРОПОРТА В СОЧИ ВРУЧИЛИ МЕДАЛЬ "ЗА СПАСЕНИЕ ПОГИБАВШИХ"

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих передал вдове руководителя смены сочинского аэропорта Владимира Бегяна, скончавшегося от сердечного приступа при ликвидации последствий аварийной посадки Boeing в сентябре 2018 года, медаль "За спасение погибавших", сообщает пресс-служба воздушной гавани.

Ранее сообщалось, что руководитель комплексной смены Владимир Бегян, скончавшийся от сердечного приступа при ликвидации последствий аварийной посадки самолета в аэропорту Сочи в сентябре 2018 года, был посмертно награжден президентом России медалью "За спасение погибавших".

"В международном аэропорту Сочи министр транспорта Евгений Дитрих передал супруге Владимира Бегяна медаль "За спасение погибавших", - отмечается в релизе. Сообщается, что церемония прошла в пятницу.

"Владимир Николаевич не думал о себе, он думал о жизнях других людей. Это был человек с большим сердцем. Пока рядом с нами работают такие люди, у нашего транспорта большое будущее", - цитирует Дитриха пресс-служба аэропорта.

Уже 10 лет каждый день пилоты и врачи авиационной бригады спасают жизни людей, выезжая на самые сложные вызовы. Рассказываем, как работает самая оперативная скорая помощь в Москве.

Владимир Бегян проработал в международном аэропорту Сочи более 33 лет, с мая 1985 года. Прошел трудовой путь от диспетчера-контролера ПДСП до руководителя

комплексной смены аэропорта. За время работы награжден благодарностью министерства транспорта РФ, нагрудным знаком "Отличник воздушного транспорта".

В сентябре прошлого года в аэропорту Сочи самолет Boeing 737-800 авиакомпании "Ютэйр", следовавший рейсом Москва – Сочи, после посадки выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, скатился в русло реки, в результате чего разрушились стойки шасси и крыло, произошло возгорание левого двигателя. На борту судна находились 164 пассажира и шесть членов экипажа. Пострадали 18 человек. Среди пассажиров и членов экипажа погибших нет, однако скончался один сотрудник аэропорта.

<https://ria.ru/20190601/1555168290.html>

ТАСС; 2019.06.03; ВИЦЕ-ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА МИНИСТРОВ КУБЫ НАХОДИТСЯ С РАБОЧИМ ВИЗИТОМ В МОСКВЕ - АГЕНТСТВО

Вице-председатель Совета министров Кубы Рикардо Кабрисас прибыл с рабочим визитом в Россию, в ходе которого запланированы встречи с вице-премьером Юрием Борисовым и главами министерств. Об этом в пятницу сообщает агентство Пренса Латина.

По его информации, Кабрисас встретится с министром транспорта РФ **Евгением Дитрихом** и министром сельского хозяйства РФ Дмитрием Патрушевым. Вице-председатель Совмина Кубы также намерен обсудить сотрудничество в сфере энергетики. На этой неделе министр иностранных дел России Сергей Лавров провел переговоры со своим кубинским коллегой Бруно Родригесом Паррильей, который прибыл в российскую столицу с рабочим визитом. Среди тем, затронутых министрами, - активизация политического диалога, расширение экономических, инвестиционных и культурно-гуманитарных связей, реализация уже существующих крупномасштабных проектов. По итогам переговоров стороны подписали план консультаций на 2020-2022 гг., который, по мнению Лаврова, задаст верный тон и ритм контактам между двумя внешнеполитическими ведомствами.

Центральной темой переговоров стала ситуация в Латинской Америке в свете участвовавших попыток Вашингтона переформатировать этот регион под себя в духе возрождаемой "доктрины Монро".

РБК; 2019.05.31; ЭСТОНИЯ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В ПМЭФ ВПЕРВЫЕ С 2014 ГОДА

Эстония примет участие в Петербургском экономическом форуме, который продлится с 6 по 9 июня. Как сообщает газета Postimees, страну на форуме представит министр экономики и инфраструктуры Тааси Аас.

На полях ПМЭФ он намерен встретиться с российским **министром транспорта Евгением Дитрихом**. Как уточнил изданию EER пресс-секретарь Ааса Расмус Рауда, встреча пройдет 6 июня.

Аас обратился к **Дитриху** с предложением о встрече на прошлой неделе. Среди тем для обсуждения он назвал продолжение работы транспортной комиссии, развитие договорной базы в области железнодорожного и автомобильного сообщения между двумя странами, а также совместное привлечение дополнительных транзитных грузопотоков.

Советник президента России Владимира Путина Антон Кобяков направлял приглашение эстонской стороне поучаствовать в ПМЭФе в феврале, отмечает Postimees. Тогда пост министра экономики и коммуникаций занимал Кадри Симсон.

В последний раз Эстонию на ПМЭФе представлял министр Юхан Партс в 2013 году. После ухудшения отношений России со странами Европы из-за конфликта на Украине и присоединения Крыма в 2014 году многие эстонские политики и бизнесмены бойкотировали форум.

<https://www.rbc.ru/rbcfreeneews/5cf165ed9a7947d307c69a8f>

КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2019.06.03; ЛЬГОТЫ НЕ СТОЛЬ ОТДАЛЕННЫЕ; МИНТРАНС МЕНЯЕТ ПРАВИЛА СУБСИДИЙ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Срок контракта с авиакомпаниями на субсидируемых региональных маршрутах может вырасти до трех лет, также могут увеличиться дотации для труднодоступных территорий.

Такие поправки **Минтранс** предлагает внести в правила субсидирования рейсов в обход Москвы, по которым в этом году будет распределено 7,8 млрд руб. Эксперты называют изменения разумными, но предлагают субсидировать также рейсы в пределах одного региона и допустить к льготам эксплуатантов вертолетов.

Минтранс разработал поправки к правилам субсидирования перевозок в обход Москвы, проект размещен на regulation.gov.ru. Программа запущена в конце 2013 года, ее цель — дать авиакомпаниям возможность открыть новые направления.

Главным нововведением стала возможность заключать трехлетние контракты с перевозчиками по субсидируемым направлениям. Сейчас соглашения только годовые и авиакомпании неоднократно жаловались на это, поскольку «раскатать» новое направление за год, приучив к нему пассажиров, крайне сложно. В результате новые маршруты не выходят на окупаемость и закрываются.

Почему авиакомпании просят всех возможных льгот

По новым правилам перевозчики могут подавать заявки на открытие новых маршрутов не позже 1 октября вместо 1 декабря в действующей редакции. В S7 объясняют, что более ранний срок подачи заявок позволит увеличить горизонт планирования. «В нынешнем формате авиакомпании вплоть до конца года не могут быть уверены, какие направления войдут в их полетные программы, и оценить объем работы на год. Это неудобно и пассажирам, которые не могут приобрести авиабилеты по субсидируемым тарифам на следующий год в период согласования заявок», — говорят в компании.

Также в новой редакции предусмотрен резкий рост субсидий для перелетов на труднодоступные территории — соответствующий повышающий коэффициент увеличен с 1,25 до 1,8, а для рейсов в аэропорты с годовым пассажиропотоком менее 100 тыс. человек — до 2,1. Список удаленных территорий дополнен Приморским, Хабаровским, Забайкальским краями, Амурской и Оренбургской областями, Бурятией и ЕАО. Впрочем, не все перевозчики считают решение оптимальным. «При условии, что финансирование в рамках постановления 1242 не будет увеличено, такой рост коэффициентов приведет к снижению количества субсидируемых маршрутов. По нашей оценке, оптимальными были бы значения 1,5 и 1,8», — считают в S7.

Субсидии на региональные перевозки в 2019 году были повышены более чем вдвое, до максимальных за время существования программы 7,8 млрд руб.

Утверждено 197 субсидируемых маршрутов, на которых работают S7, «Азимут», «Руслайн», «Северсталь», «Якутия» и др.

Необходимо увеличить субсидии — нормативы утверждены более пяти лет назад, нужно учесть инфляцию, говорит президент «Utair — пассажирские авиалинии» Павел Пермяков. «Иногда субсидии выдаются на маршруты, где уже есть коммерческие перевозчики, это экономически неэффективно. Например, в 2019 году компании S7 выделили субсидии на маршрут Красноярск—Иркутск, а в 2017-м из Новосибирска в Сургут и Нижневартовск, хотя на них уже достаточно коммерческих рейсов», — говорит он.

В S7, в свою очередь, считают, что новая редакция правил субсидирования не учитывает ряд важных вопросов. «Например, при конкуренции двух перевозчиков на маршруте приоритет отдается выполняющему полеты на российских судах, выпущенных после 2009 года. В этом году мы не получили субсидию на рейс Новосибирск—Горно-Алтайск, на котором планировали эксплуатировать Embraer 170 на 78 мест. Ее получила компания с турбовинтовыми Л-140 в парке. Хотя по итогам 2018 года эффективность Embraer 170 на направлении втрое превосходила Л-140», — отметили в авиакомпании.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает новую редакцию постановления разумным шагом, который повысит эффективность программ субсидирования. При этом необходимо предусмотреть механизм, позволяющий субсидировать перевозки в пределах одного региона, так как «некоторые регионы РФ превосходят по размеру европейские страны». Также следует допустить до получения субсидий эксплуатантов вертолетов. «В России есть территории, до которых можно добраться только на вертолете», — добавил господин Борисов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990129>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.31; МИНТРАНС И РОСАВИАЦИЮ НАКАЖУТ ИЗ-ЗА СИТУАЦИИ С АЭРОПОРТОМ БЛАГОВЕЩЕНСКА

Вице-премьер правительства РФ, полпред президента в ДФО Юрий Трунев сообщил, что руководство **Минтранса РФ и Росавиации** решено наказать за плохую организацию работы по проведению конкурсных процедур на реконструкцию аэропорта Благовещенска: конкурс проводили 4 раза, подрядчик не найден.

"Решили наказать руководство **Минтранса и Росавиации** за плохо организованную работу. Четыре раза проходили конкурсные процедуры - четыре раза не состоялись. Неужели надо было четыре раза на грабли наступать, неужели недостаточно было одного?" - сказал Трунев журналистам после совещания в Благовещенске, на котором обсуждалась реконструкция аэропорта.

Он заметил, что "есть целый ряд вопросов", связанных с заниженной суммой, которую планировали выделить при проведении конкурсов на реконструкцию транспортного узла, а также с устаревшей проектной документацией и завышенными требованиями к подрядчику.

"Я за то, чтобы повышать требования к подрядчику, но когда никто не выходит на конкурс, люди же должны задуматься, что давал поручение президент Российской Федерации и ничего не движется. Это просто плохая организация работы, а самое главное, на мой взгляд, просто отсутствие ответственности. Нам таких работников не надо", - сказал полпред.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) и перрон благовещенского аэропорта Игнатьево имеют много дефектов, морально устарело и светосигнальное оборудование. ВПП была построена в 1962 году, ее длина в 2,8 километра не позволяет принимать в Благовещенске часть воздушных судов. ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" (контролируется Росавиацией) несколько раз объявляла конкурс для поиска подрядчика для реконструкции аэропорта.

<https://ria.ru/20190531/1555139306.html>

ИЗВЕСТИЯ; ГАЛИНА ВОЛЫНЕЦ; 2019.05.31; СО ВСЕЙ ТЯЖЕСТЬЮ: В ДТП С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВИКОВ ЕЖЕГОДНО СТРАДАЮТ ТЫСЯЧИ ЛЮДЕЙ; ЧАЩЕ ВСЕГО ПРИЧИНЫ — В УСТАЛОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ И НЕИСПРАВНОСТИ ТС

Количество дорожно-транспортных происшествий в России постепенно сокращается, однако статистика по авариям с участием грузо-пассажирского транспорта по-прежнему неутешительна. Сказывается и усталость водителей, режим работы которых сегодня почти не контролируется, и недобросовестное отношение к состоянию транспортных средств, в том числе мошенничество при прохождении техосмотра, и многие другие факторы. Подробнее о том, можно ли решить накопившиеся проблемы и что для этого потребуется, — в материале «Известий».

Простые цифры

По данным официальной статистики Госавтоинспекции, в 2018 году аварийность на российских дорогах пусть незначительно, но сократилась. Всего в России было зафиксировано 168 тыс. ДТП (на 0,8% меньше, чем в 2017-м), в них погибли 18,2 тыс. человек (на 4,5% меньше, чем в 2017-м), ранены были 214,8 тыс. человек (здесь существенных изменений нет — это на 0,2% меньше, чем в 2017-м).

При этом заметно меньше стало аварий, которые происходят из-за неудовлетворительного состояния дорог, их было зафиксировано 59,4 тыс., что на 12,5% меньше, чем в 2017-м. Число погибших в таких ДТП сократилось сразу на 20% — до 5,5 тыс. человек, а раненых — на 11,9%, до 75,8 тыс. человек. Сократилось (на 3,6%) и число аварий, которые происходят из-за неисправности транспортных средств — их было зафиксировано 6,6 тыс., в них погибли чуть более тысячи (это на 0,6% больше, чем в 2017-м) и были ранены 8,8 тыс. человек (на 9,0% меньше показателей 2017 года).

Еще один традиционно важный пункт статистики — ДТП, которые происходят по вине водителей грузовиков. Число таких аварий в 2018 году практически не изменилось: с января по декабрь прошлого года их было зафиксировано 10,9 тыс. (на 0,1% больше, чем в 2017-м), хотя люди в таких происшествиях гибли или получали травмы чуть реже:

погибли в ДТП 1,7 тыс. (это на 0,1% меньше показателей прошлого года), были ранены 13,7 тыс. (на 0,9% меньше) человек.

Сила усталости

Что же становится причиной аварий? Тут, безусловно, множество факторов — и нарушение ПДД, и невнимательность, но есть и другие причины — те, что не столь заметны, но не менее важны. Усталость водителя — одна из главных причин ДТП на российских дорогах. Об этом в том числе уже не раз говорил глава Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

— Установлено, что нарушения связаны с переутомлением водителей пассажирского транспорта и неудовлетворительным техническим состоянием транспортных средств, — отметил генерал-лейтенант.

По статистике, так или иначе с переутомлением связано более половины всех дорожных происшествий. Стоит особо подчеркнуть тот факт, что для водителей большегрузов эта проблема особенно актуальна — они в отличие от водителей легковых автомобилей чаще отправляются в длительные поездки и времени за рулем, соответственно, проводят значительно больше.

В среднем, как подтверждают результаты исследований, первые признаки переутомления проявляются через 4–5 часов вождения, в полной мере оно ощущается на 6–8-м часу, а к концу девятого часа, проведенного за рулем, водителю требуется серьезное волевое усилие, чтобы поддерживать движение на безопасном уровне.

В первую очередь переутомление влияет на зрительное восприятие. В том числе снижается точность оценки расстояний до объектов и скорости их движения, а также контрастная чувствительность. Ухудшается и концентрация внимания — при переутомлении мы дольше задерживаем взгляд на отдельных объектах (в том числе на тех, которые в этом не нуждаются) и, как следствие, у нас уходит больше времени на то, чтобы обнаружить неожиданный сигнал или объект, а тем более — среагировать на него.

Страдают и навыки, казалось бы, давно и хорошо усвоенные. Например, меняется посадка за рулем (человек наклоняется вперед или, наоборот, слишком откидывается в кресле), что, в свою очередь, приводит к ухудшению обзора и затрудняет наблюдение за приборами. Всё это в итоге многократно повышает риск возникновения аварийной ситуации.

Как в Европе

Так что неудивительно, что на территории Евросоюза отдых водителей давно и строго регламентирован. Так, согласно нормам европейского законодательства, непрерывное вождение транспорта, осуществляющего коммерческие перевозки, должно составлять не больше 4 часов 30 минут. Речь идет о времени, непосредственно затраченном на управление автотранспортом, в течение которого водитель движется без остановок.

Всего же в течение недели водитель, по общим правилам, может находиться за рулем не более 48 часов, хотя иногда, в определенных случаях, этот срок может быть продлен до 60 часов. Водитель, рабочий день которого длится 6–9 часов, обязан прерываться не менее чем на получасовой перерыв, а если этот срок превышает 9 часов, то и продолжительность перерыва увеличивается до 45 минут. При этом сами перерывы делятся на несколько видов: краткосрочный, длительностью от 15 до 30 минут; обеденный (необходим для принятия пищи) и долгосрочный, который длится не меньше получаса.

Следят в Европе и за тем, как именно водитель проводит время, отведенное на отдых. Например, в таких странах, как Великобритания, Германия, Франция, Голландия и Бельгия, водителям, которые провели 45 часов отдыха, положенные им в неделю, в салоне автомобиля, придется заплатить солидный штраф.

В Великобритании сумма штрафа составляет £300 даже в том случае, если нарушение произошло за пределами страны. В Бельгии и Нидерландах — €1,8 тыс. и €1,5 тыс. на предприятие соответственно. В Германии водитель должен платить €60 в час, а транспортный оператор — €180 в час. Однако самые жесткие меры действуют во Франции, где штраф на компанию может достигать €30 тыс., а руководитель транспортной службы может лишиться свободы на год. На практике, впрочем, чаще всего сумма штрафа там составляет около €2,3 тыс.

Под контролем тахографа

В России ужесточать контроль за соблюдением водителями режима труда и отдыха начали относительно недавно. Так, проверить, действительно ли был сделан необходимый перерыв, можно только с помощью тахографа. Сложность заключалась в том, что до последнего времени по закону устанавливать их обязаны были только индивидуальные предприниматели и юридические лица.

Получается, что на физических лиц эти требования не распространялись. То есть соблюдение режима труда и отдыха оставалось исключительно на совести водителя и заказчика перевозки. Образовавшийся в законодательстве пробел был ликвидирован в конце прошлого года, когда в России вступили в силу новые нормы, согласно которым требование оборудовать отдельные категории автотранспорта тахографами было распространено также и на физлиц.

Изменения эти особенно важны, учитывая, что в России до 60% всего грузового автотранспорта находится именно в частной собственности и порядка 70% всех ДТП происходят именно по вине водителей таких автомобилей.

Однако даже в том случае, если автомобиль принадлежит юридическому лицу, ответственность за отсутствие тахографа для такого собственника не предусмотрена. Платить за это придется водителям или должностным лицам. Да и за соблюдение режима труда и отдыха отвечает исключительно сам водитель, что в корне несправедливо, ведь нередко именно предприятие-работодатель вынуждает его работать сверхурочно.

Впрочем, в последнее время благодаря изменениям в законодательстве ситуация начала меняться, рассказал «Известиям» председатель ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин.

— Сейчас основное оснащение уже завершилось. Теперь большинство грузовиков и автобусов имеют на борту тахограф. Это может быть такая модель, которая сейчас не допущена к применению, но сам факт наличия тахографа есть, — пояснил эксперт.

Однако, по его словам, пока кардинально положение дел от этого не меняется. Во-первых, открытым остается вопрос контроля качества установленной модели, поскольку инспекторы просто не располагают однозначными критериями для ее оценки. Во-вторых, в условиях недостаточной информированности, слабого контроля и незначительных штрафов сами водители тахографами практически не пользуются. Не понимая их истинного предназначения, и они, и собственники транспортных средств рассматривают требование установить прибор как дополнительное обременение и стремятся просто выполнить его исключительно для галочки.

Причина большинства этих недоработок, по его мнению, в том, что при внедрении системы не был в полной мере использован положительный опыт других стран.

— Не понимая всех особенностей системы, ее сильно упростили и получили в результате неработающую модель. Теперь нужно доделывать те части, которые были упущены в начале внедрения, — заключил Геннадий Мирошин.

Техосмотр для галочки

Есть и другие проблемы. В частности, для того чтобы автомобиль сохранял устойчивость, его вес не мог навредить дорожному покрытию, а груз не смещался в случае ДТП или экстренного торможения (это может привести к травмам у водителя или пассажиров), необходимо соблюдать правила размещения и крепежа грузов.

Большую часть таких требований содержит ГОСТ 26653-2015, однако соблюдать их водителей обязать нельзя — документ носит рекомендательный характер. Хотя водителям все-таки стоит иметь в виду, что за падение неверно закрепленного или вовсе незакрепленного груза им может грозить ответственность вплоть до уголовной.

Еще серьезнее ситуация с прохождением техосмотра. В последние годы громкие ДТП, виновниками которых становились транспортные средства, не прошедшие ТО, происходят регулярно. Достаточно вспомнить трагедию, которая произошла в начале 2019 года в Калужской области — тогда на трассе перевернулся автобус, в аварии погибли трое взрослых и четверо детей.

Позднее выяснилось, что по документам транспортное средство находилось в исправном состоянии и якобы проходило техосмотр в конце 2018 года, но за тысячи километров от места эксплуатации — в Норильске. Это значит, что документ о прохождении ТО,

вероятнее всего, был собственником просто куплен. Расплачиваться за этот обман пришлось человеческими жизнями.

Из-за подобных случаев мошенничества с техосмотром на трассы выезжают неисправные автомобили и автобусы, срок эксплуатации которых давно истек или достиг верхнего предела, когда транспортное средство требуется проверять с особым вниманием (перевернувшийся под Калугой автобус, например, к моменту аварии отработал почти 30 лет). Что, в свою очередь, может приводить к ДТП, в том числе с человеческими жертвами.

— Приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности заложен в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения». Несмотря на этот основополагающий момент, организаторы перевозок продолжают допускать различные нарушения. В ходе проверок установлено, что компаниями-перевозчиками не проводятся предрейсовый медицинский осмотр водителей, а также контроль за техническим состоянием транспортных средств, — отметили в Госавтоинспекции.

Комплексное решение

Таким образом, говоря о способах снизить количество аварий, виновниками которых становятся водители грузового или грузо-пассажирского транспорта, нужно отметить необходимость ужесточения контроля за прохождением техосмотра. Например, за счет передачи процедуры прохождения ТО под контроль Госавтоинспекции.

Как писали «Известия», сделать это ранее призывал глава Госавтоинспекции Михаил Черников. «Мы видим после ДТП, насколько в хлам убитые (автобусы. — «Известия») осуществляют перевозку людей», — тогда объяснял он журналистам.

Кроме того, учитывая структуру отечественного рынка перевозок, необходимо уравнивать в правах и обязанностях индивидуальных предпринимателей и физических лиц, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров. Жесткий контроль должен быть установлен за деятельностью всех участников рынка вне зависимости от их статуса. Каждый из них должен понимать, что в случае несоблюдения требований может понести серьезное наказание, вплоть до лишения возможности в дальнейшем заниматься такой деятельностью.

Наконец, нужно повышать качество переподготовки водителей, работающих с грузоперевозками. За рулем такого транспорта должны находиться только профессионалы, прошедшие необходимое обучение — более емкое и глубокое, чем обучение водителей легковых автомобилей. Усовершенствовать необходимо и текущие программы обучения.

Так, согласно действующему законодательству, транспортные предприятия, на балансе которых есть транспортные средства, должны обеспечивать своим водителям ежегодное прохождение специализированной программы по безопасности дорожного движения, длительность которой составляет 20 часов.

Пока, впрочем, предприятие само определяет, как будет организована эта процедура. Например, проводить обучение может штатный специалист по безопасности, а требования к содержанию программы ограничиваются списком тем, которые должны быть охвачены в ходе обучения, а качество обучения, как и полученные водителями знания, никто не проверяет. Чтобы такие программы давали необходимый результат, их содержание нужно четко проработать и предусмотреть систему оценок для водителей.

— Стоит серьезней разделять обучение водителей, которые собираются ездить частным образом за рулем легкового транспорта, и водителей-профессионалов, которые будут работать в сфере грузовых или грузо-пассажирских перевозок, даже если это разрешенные сегодня в категории В восемь пассажирских мест. Кроме того, следует взять на вооружение опыт ЕС, в котором необходима профессиональная квалификация водителя (код квалификации 95) для совершения грузо-пассажирских перевозок. Подтверждение данной квалификации дает только дополнительный теоретический экзамен, который водители сдают каждые пять лет. При этом компании, занимающиеся перевозками, сами заинтересованы в том, чтобы их водители были профессионально обучены, и часто обращаются в профильные тренинговые центры. В России это пока не так распространено, но тренеров экспертного центра «Движение без опасности» после того,

как они приезжали читать лекции в рамках кампании «Повод для обгона», многие транспортные компании приглашали читать лекции по обязательной 20-часовой программе. Так как у них был тот самый необходимый опыт и знания, которых ранее эти водители не могли получить, — отмечает член правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, президент ЭЦ «Движение без опасности» Наталья Агре.

Безопасность — человек или техника?

Техника и человек против ДТП

Наконец, необходимо наладить контроль за соблюдением режима труда и отдыха, в том числе с помощью тахографов, чтобы не допускать переутомления водителей. Для того чтобы система начала работать, по мнению Геннадия Мирошина, нужно создать единый государственный реестр, на который могли бы ориентироваться сотрудники Госавтоинспекции. Не обойтись и без совершенствования норм законодательства.

— Размер штрафа должен быть существенным, а неотвратимость наказания обеспечена на деле, а не на бумаге, — подчеркнул эксперт.

При этом важно, чтобы ответственность оставалась адресной и за недобросовестную работу мастерских, которая приводит к неисправности тахографа, отвечали не водители или собственники транспортного средства (как это случается сегодня), а мастера. Так же как за переработки у водителей должны отвечать не только они сами, но и их работодатели в случае, если сотрудник был вынужден подстраивать график под их требования.

Не исключено, что именно такой, комплексный подход к проблеме уже в ближайшем будущем может помочь спасти жизни сотням и тысячам человек, которые ежегодно погибают на российских трассах, став жертвами усталости водителей и недобросовестности некоторых перевозчиков.

Материал подготовлен в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

<https://iz.ru/880277/galina-volynetc/so-vsei-tiazhestiu-v-dtp-s-uchastiem-gruzovikov-ezhegodno-stradaiut-tysiachi-liudei>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА СЫРБУ, ОКСАНА ОСИПЧУК; 2019.06.01; ЗА БЕЗОПАСНОЕ ДЕТСТВО. ЮНЫМ ХИМЧАНАМ И ИХ РОДИТЕЛЯМ НАПОМНИЛИ О ВАЖНОСТИ СОБЛЮДЕНИЯ ПДД

В Химках команда юных инспекторов дорожного движения «Светлячки» из Лицея №15 организовала праздник ко Дню защиты детей. Мероприятие прошло под девизом «Мы за безопасное детство».

Вместе с сотрудниками полиции ребята подготовили конкурсы и викторины на знание правил дорожного движения. Так, юные жители города смогли узнать, как правильно переходить дорогу, почему так важно пристегиваться в машине и зачем ездить в детском кресле. А для родителей в этот день провели небольшой инструктаж на тему безопасного вождения, ведь по словам сотрудников полиции, большая часть дорожно-транспортных происшествий, где пострадали дети, происходит по вине взрослых.

«Мы регулярно проводим такие мероприятия: организовываем беседы в школах с детьми и родителями, устраиваем различные акции в парках города. Цель одна — снижение детского травматизма на дорогах», — отметил старший лейтенант полиции Алексей Клименко.

Мероприятие приурочено еще и к старту масштабного подмосковного проекта «Маленький пассажир-большая ответственность». С 1 июня в регионе будут проводиться беседы на тему детской безопасности на дорогах. Также подготовлены тематические аудио- и видеоролики, социальная реклама и брошюры для жителей Московской области.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/za-bezopasnoe-detstvo-junym-himchanam-i-ih-roditeljam-napomnili-o-vazhnosti-sobljudenija-pdd/>

ТАСС; 2019.06.02; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ: ЗАТРАТЫ НА МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР БУДУТ ВОЗВРАЩЕНЫ В ТЕЧЕНИЕ 15 ЛЕТ

Средства, затраченные на строительство автомобильного моста между Россией и Китаем через пограничную реку Амур, будут возвращены в течение 15 лет за счет платы за пользование сооружением. Об этом сообщил журналистам в пятницу после торжественной стыковки двух частей моста министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

"Деньги были привлечены в рамках концессионного соглашения в китайском банке под 4,9% годовых. Расчет выплаты за пользование денежными средствами идет с точки зрения пассажиропотока, который планируется перевозить по этому мосту. Концессионный договор заключен на 15 лет, и в рамках пользования моста будет выплачиваться. Бюджетных денег в строительстве использовано не было", - рассказал министр.

Он уточнил, что для сооружения моста была создана совместная российско-китайская компания. С российской стороны инвестиции составили 20 млрд рублей.

В пятницу состоялась торжественная стыковка двух частей автомобильного моста через реку Амур, на противоположных берегах которой находятся Благовещенск и китайский город Хэйхэ. Стыковка прошла штатно: строители закрутили последние болты с обеих сторон моста, после чего пограничный катер выпустил сигнальные ракеты.

Старт строительству трансграничного моста был дан в конце 2016 года. Общая длина моста - более километра. Согласно техническому заданию, после ввода в эксплуатацию по трансграничному мостовому переходу Благовещенск - Хэйхэ будут передвигаться грузовые и легковые автомобили. Поток пассажиров составит порядка 3 млн человек в год, а поток грузов - около 6 млн т или почти 300 тыс. автомобилей.

Ранее губернатор Амурской области Василий Орлов сообщал ТАСС, что начало эксплуатации моста через Амур может быть отложено до осени 2020 года. Механически мост должен быть готов к концу 2019 года, еще три-четыре месяца уйдут на пусковые работы и оформление, однако по открытию основного пункта пропуска пока называется срок конец лета - начало осени 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6492707>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.01; В ТУРЦИИ ВОДИТЕЛИ ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ ПРОЙДУТ ОБУЧЕНИЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Туристический сектор Турции проводит специальное обучение водителей автобусов во избежание ДТП с туристами, сообщил РИА Новости президент Ассоциации туристических агентств Турции (TÜRSAB) Фируз Баглыкайя.

"Наши туристические агентства принимают дополнительные меры в плане безопасности. Они обучают своих сотрудников и, в частности, водителей туристических автобусов, чтобы избежать дорожно-транспортных происшествий. Наше желание состоит в том, чтобы прибывающие к нам гости были довольны отдыхом и не испытывали никаких проблем", - сказал Баглыкайя.

По его словам, российские туристы приезжают в Турцию, имея медицинскую страховку, которая в большинстве случаев покрывают расходы на лечение.

Россия занимает первое место среди стран, граждане которых предпочитают отдых в Турции. По данным главного управления по вопросам миграции МВД Турции, страну в 2018 году посетило рекордное число российских граждан - более 5,9 миллиона.

<https://ria.ru/20190601/1555166847.html>

ПРАЙМ; 2019.06.03; BOEING 737 MAX ВРЯД ЛИ СМОГУТ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ ДО КОНЦА 2019 ГОДА - ПРЕЗИДЕНТ EMIRATES

Президент авиакомпании Emirates Тим Кларк заявил, что разрешение на возобновление полетов Boeing 737 Max вряд ли будет получено до конца текущего года, сообщает в воскресенье эмиратское издание Arabian Business.

"Следует ожидать задержки от регуляторов — в Канаде, Европе, Китае... Понадобится время, чтобы этот самолет вновь начал летать. Если это произойдет до Рождества, то я

сильно удивлюсь", — заявил Кларк на ежегодной конференции Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) в Сеуле.

Авиакомпания Emirates не использует Boeing 737 Max, однако она тесно сотрудничает с бюджетным перевозчиком Flydubai, которому пришлось поставить на прикол 14 новых самолетов этого типа. Авиакомпания Flydubai также является вторым по величине заказчиком Boeing 737 Max с контрактом на поставку 250 самолетов.

"Boeing должен принять тот факт, что независимо от того, насколько хорошо, по их мнению, они исправили самолет, ничего не получится, если они не заручатся поддержкой всех регуляторов", - отметил президент Emirates.

<https://1prime.ru/transport/20190602/830031533.html>

ТАСС; 2019.06.03; СИНГАПУРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК SILKAIR НЕ НАМЕРЕН ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ПРИОБРЕТЕНИЯ BOEING 737 MAX

Сингапурский авиаперевозчик SilkAir не намерен отменять заказ на покупку 31 самолета Boeing 737 MAX, но ситуация в любой момент может измениться. Об этом рассказал в понедельник в интервью газете The Straits Times исполнительный директор Singapore Airlines Го Чунь Пхон, в состав которой входит SilkAir.

"Все будет зависеть от того, как будет развиваться ситуация. Сейчас мы пока не знаем, когда Boeing 737 MAX вернут в эксплуатацию, - отметил он. - На сегодняшний день планов отмены приобретения 31 лайнера нет". "Конечно, если эти самолеты вернуться в эксплуатацию, то мы заинтересованы в их поставках в новой комплектации и с модернизированным программным обеспечением", - подчеркнул Го Чунь Пхон.

SilkAir выполняет полеты по городам в странах Юго-Восточной Азии, имея в своем парке только узкофюзеляжные самолеты, в том числе шесть Boeing 737 MAX.

<https://tass.ru/ekonomika/6500085>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.03; BOEING ОБНАРУЖИЛ ДЕФЕКТЫ В 179 САМОЛЕТАХ МОДЕЛИ 737 MAX

Компания Boeing обнаружила брак деталей предкрылков для моделей Boeing 737 NG и Boeing 737 MAX, дефекты выявлены у 312 самолетов по всему миру, сообщило Федеральное управление гражданской авиации США (FAA).

"Boeing сообщил FAA, что предкрылки некоторых 737 NG и 737 MAX могли быть изготовлены неправильно и не соответствовать всем действующим стандартам прочности и надежности", - говорится в сообщении на сайте регулятора.

Отмечается, что дефектные детали склонны к преждевременному износу и могут стать причиной повреждений воздушных судов во время полета.

По итогам совместного расследования Boeing и FAA, обнаружено до 148 бракованных деталей, изготовленных младшими поставщиками для компании Boeing, и определены серийные номера самолетов, на которые дефектные элементы могли быть установлены.

Брак затронул 133 самолета модели 737 NG и 179 самолетов 737 MAX по всему миру, сказано в сообщении FAA.

Регулятор также анонсировал выпуск специального документа, предписывающего Boeing ликвидировать дефектные элементы предкрылков. Операторам затронутых самолетов дается 10 дней, чтобы снять с них бракованные детали. Международные организации гражданской авиации уже уведомлены о состоянии самолетов и необходимых дальнейших действиях.

Многие страны временно прекратили эксплуатацию Boeing 737 MAX после того, как 10 марта потерпел крушение самолет этой модели авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби. Авиакатастрофа унесла жизни 157 человек и стала вторым крушением самолета этого типа за полгода.

В конце октября 2018 года Boeing 737 MAX индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета из аэропорта Джакарты. Погибли все 189 человек на борту.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190602/1555194873.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6499858>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.06.03; КОНТУРНАЯ КАРТА КОРРУПЦИИ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ЕЕ СОЗДАНИЕ, ОГРАДИВ ГОССЛУЖАЩИХ ОТ НЕНУЖНЫХ ВОПРОСОВ

С опозданием на год утверждена методика проведения соцопросов в регионах, призванных дать правительству представление о структуре и возможном объеме коррупции в РФ. «Картографирование» коррупции разделено на «бытовую» и «деловую», из методики заранее исключены политическая, религиозная и общественная деятельность, опрашиваться не будут военные, работники соцсферы и госуправления. Ограничения позволят сколько-нибудь достоверно говорить об уровнях «бытовой» коррупции, но цифры «коррупционной нагрузки» на домохозяйства и бизнес, полученные в опросах второй половины 2019 года, вряд ли стоит принимать всерьез.

Постановлением правительства от 25 мая 2019 года №662 утверждена «Методика проведения социологических исследований в целях оценки уровня коррупции в субъектах РФ». Документ также утверждает формы опросных листов, требования к респондентам и интервьюерам и квоты для разных групп интервьюируемых. Ежегодные социологические исследования в этой сфере за счет бюджетов регионов предполагаются «Национальным планом противодействия коррупции на 2018–2020 годы» — он утвержден указом президента от 29 июня 2018 года. Главам регионов РФ в нем лишь рекомендовано проведение соцопросов, на основании которых будут вычисляться показатели национального доклада в этой сфере — впрочем, такого рода рекомендации, утвержденные правительством, регионы вряд ли смогут игнорировать. Отметим, что, согласно плану 2018 года, Белый дом должен был утвердить методику соцопросов до 1 октября 2018 года. Сама методика при этом рекомендует проведение опросов в третьем-четвертом кварталах текущего года — таким образом, они должны сформировать «карту коррупции в РФ», которая должна стать и официальной оценкой ситуации с коррупционными правонарушениями в стране.

Оценки нерегулярных исследований Всемирного банка, индексные оценки Transparency International и прочие какого-либо статуса в РФ не имеют, как и ведомственные расчеты органов власти.

По существу, речь идет о первой в РФ федеральной системе социологической оценки коррупции, хотя самого федерального уровня она почти не коснется.

Опросы должны представить данные о «фактических значениях параметров оценки коррупции, в том числе уровне коррупции» в регионах, «качественно-количественные» оценки и оценки структуры коррупции, «причин и условий» ее возникновения и эффективности борьбы с ней. Итогом также должен стать «рейтинг административно-территориальных единиц субъекта РФ в зависимости от уровня коррупции».

Бизнесмены рассказали, за что дают взятки

В понимании авторов методики, коррупция в РФ исчерпывается «бытовой» и «деловой», а соцопросы будут почти полностью посвящены лишь простейшей ее форме — взяткам. Мнения о более сложных и комплексных видах коррупции — они по всем косвенным оценкам последних десятилетий являются основой всего коррупционного рынка РФ — специально не исследуются. В части «деловой» коррупции в отличие от «бытовой» из числа респондентов исключаются целые группы организаций, сотрудников которых о ней спрашивать не будут: это политические, религиозные, общественные, экстерриториальные — и организации, осуществляющие «деятельность в сферах госуправления и обеспечения военной безопасности, а также социального обеспечения». Иными словами, о восприятии коррупции (в том числе о личном участии) не будут говорить военные, чиновники и сотрудники соцсферы вне здравоохранения.

Суммарная численность респондентов опросов будет больше, чем в федеральных опросах ВЦИОМа и ФОМ: на одну «административно-территориальную единицу» субъекта РФ нужно получить от 400 (малонаселенный регион) до 800 (регион с более 5 млн населения) результативных анкет. В части «деловой» коррупции предполагается опрос представителей в квоте не менее 15% гос- и муниципальных предприятий и не менее 10% (но не более 50%) компаний с участием иностранных собственников.

Как Совет Европы оценил борьбу с коррупцией в РФ

Оценки распространенности «бытовой» коррупции, видимо, будут иметь ценность в силу массовости опроса — хотя идеи использовать «средний размер взятки в "бытовой" коррупции» в рублях для исчисления «доли коррупционных издержек в среднедушевом доходе населения», а тем более «годовой объем "бытовой" коррупции в регионе РФ» (в методике это уточняется прямо — как «суммарный объем взяток» в этой сфере) выглядят профанацией. Для «деловой» коррупции расчеты предлагается делать по схожей методике, но при исключении из респондентов целых социальных групп, заведомо участвующих в коррупции, они вряд ли будут иметь смысл. В опросе о «деловой» коррупции как предел учитываемого сообщения о размере предположительной взятки («вариативный признак») рекомендованы 1,25 млн руб.

Разумеется, достоверных данных о структуре коррупционного рынка, кроме отдельных сегментов низовой коррупции (в терминологии методики близкой к «бытовой»), об объемах отраслевых «коррупционных налогов» и о способах совмещения друг с другом «региональной» и «федеральной» коррупции (последнюю методика пытается игнорировать) система опросов в представленном виде дать не в состоянии. Но дизайн исследования вполне позволит получить ответ на вопросы о сравнительном восприятии коррупции населением в разных регионах — системная фальсификация такого масштаба социологических исследований при открытости первичных данных опросов довольно сложна и очень дорога. Условная «коррупционная карта регионов РФ» будет создана в первом полугодии 2020 года. Удивительно, но многолетняя кампания против коррупции в РФ и разработка многочисленных специализированных мер в этой сфере до этого момента велись без зафиксированного представления о формах явления, с которым боролись.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990138>

ИЗВЕСТИЯ; НИКОЛАЙ ХРЕНКОВ; 2019.06.03; НА НЕФТЬ И СУДА НЕТ: О ЧЕМ ДОГОВОРЯТСЯ НА ВСТРЕЧЕ ПО «ДРУЖБЕ»; ВОПРОС КОМПЕНСАЦИЙ ЕВРОПЕЙСКИМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ ЗА ГРЯЗНОЕ СЫРЬЕ ВЫВЕДУТ НА УРОВЕНЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Переговоры о компенсациях за грязную нефть, которые пройдут в Москве 3 июня, будут носить предварительный характер. Окончательное решение примут позже при участии вице-премьера Дмитрия Козака, сообщили «Известиям» в его аппарате. На встречу в понедельник приедут представители российских, белорусских и европейских нефтяных компаний. Загрязненное сырье в нефтепроводе «Дружба» может обойтись «Транснефти» в \$350–500 млн, подсчитали для «Известий» аналитики. При этом у предприятия всё же есть шанс урегулировать споры в досудебном порядке, полагают эксперты. Ранее глава Минфина Антон Силуанов заявил, что государство не должно платить за недоработки компании.

Обсудят цену

В понедельник, 3 июня, в Москве пройдут переговоры о компенсации убытков европейских потребителей и российских поставщиков из-за «грязного» сырья в нефтепроводе «Дружба». Во встрече, помимо представителей нефтяных компаний РФ и других заинтересованных стран, будут участвовать сотрудники Минэнерго, но присутствие курирующего ТЭК вице-премьера Дмитрия Козака не предусмотрено — в этот день он будет находиться с визитом в Молдавии. Как пояснил «Известиям» его пресс-секретарь Илья Джус, финальных решений на встрече принято не будет, их выработают позже, уже при участии Дмитрия Козака.

Помимо компенсаций, на встрече также могут обсудить вопрос раздела загрязненной нефти. Переговоры об этом, по некоторым данным, ведут четыре НПЗ — немецкие Leuna (принадлежит французской Total), РСК (акционер — «Роснефть»), завод польской PKN Orlen в Плоцке и завод польской Lotos в Гданьске.

В Минэнерго не стали комментировать свою позицию по вопросу компенсаций до окончания переговоров. В то же время эксперты считают, что у компании «Транснефть» (оператор «Дружбы») есть шансы выйти из этой ситуации с относительно небольшими финансовыми потерями. Это объясняется как сохранением высокого спроса в Европе на

российскую нефть, так и тем, что в судебных разбирательствах не заинтересованы и потребители.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Проблемы с поставками российской нефти по магистральному нефтепроводу «Дружба» начались еще 19 апреля. Белоруссия обнаружила в сырье большой объем хлороорганических соединений. Источник загрязнения выявили на участке Самара–Унеча. Ряд стран прекратили принимать и перерабатывать российскую нефть. Сообщалось, что поставки «чистого» сырья по южной нитке «Дружбы» полностью восстановлены 29 мая, северная должна заработать 10 июня.

Танкер вместо трубы

Действительно, сократившиеся по «Дружбе» поставки «черного золота» в Европу были в значительной степени замещены ростом экспорта через Балтийские и Черноморские порты. Как рассказали «Известиям» в «Транснефти», в мае по сравнению с мартом поставки через порт Новороссийск выросли на 600 тыс. т (до 3 млн т), через Приморск — на 1,1 млн т (до 4,6 млн т), а через Усть-Лугу — на 300 тыс. т (до 3,1 млн т), то есть в общей сложности на 2 млн т.

Общий же объем «грязного» сырья, направленного потребителям по нефтепроводу «Дружба» и через порт Усть-Луга, как сообщал ранее вице-президент «Транснефти» Сергей Андронов, составляет около 3 млн т.

В морском торговом порту Усть-Луга

— На данный момент у Европы нет явных альтернатив российскому сырью. Хотя европейские потребители уже в течение достаточно долгого времени недовольны качеством российской нефти, доля содержания серы в которой продолжает расти и в некоторых случаях превышает допустимый на данный момент уровень в 1,8%, — сказал «Известиям» главный аналитик «БКС Премьер» Антон Покатович.

Но вопрос в том, что сегодня большинство европейских мощностей по переработке уже «заточены» именно под формат работы с таким сырьем. Это одна из причин, по которой покупатели нефти в ЕС не могут полноценно заменить российское «черное золото» на ближневосточное, считает эксперт. Он ожидает, что с ликвидацией загрязнения поставки по нефтепроводу «Дружба» могут вырасти на 250–300 тыс. баррелей в сутки.

Джентльменское соглашение

Эксперты полагают, что факт востребованности российской нефти в Европе повышает шансы «Транснефти» на переговорах с российскими и зарубежными компаниями.

— Стороны постараются избежать судебных разбирательств и договорятся о «джентльменском» соглашении по выплате компенсаций, — считает ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков.

Он напомнил, что еще ни одна из нефтяных компаний не подала иск против «Транснефти». А европейские потребители заинтересованы в продолжении поставок российского сырья по «Дружбе», при этом, обращаясь в суды, они рискуют увязнуть в разбирательствах на годы.

— Предположим, речь идет о польском НПЗ, на который попала нефть с хлорорганикой. Договор о поставке сырья заключен НПЗ с польским оператором трубы. Тот, в свою очередь, заключал договор с белорусским предприятием, а уже белорусы с «Транснефтью». И каждый договор надо будет рассмотреть в судах разных инстанций, везде возможны кассации, апелляции и так далее, — отметил Игорь Юшков.

Как сказал «Известиям» советник президента «Транснефти» Игорь Демин, компания планирует урегулировать вопрос компенсаций в досудебном порядке, но не хочет, чтобы взыскание этих денег превратилось в чей-то доходный бизнес.

Главный спор, по мнению Игоря Юшкова, может возникнуть не по поводу самого взыскания компенсаций (тем более что «Транснефть» подтвердила свою готовность их выплатить), а по поводу суммы. Переговоры 3 июня эксперт сравнил с «нулевым» чтением законопроекта в Госдуме. По его мнению, на встрече будет создана рабочая группа, которая должна, собрав все данные, определить итоговый размер выплат.

В конце мая первый вице-премьер глава Минфина Антон Силуанов заявил, что «государство не должно компенсировать недоработки компании, которая не выполнила свои контрактные обязательства по поставке качественной нефти».

Сумма компенсации для Белоруссии может составить порядка \$60–100 млн — определенная ее часть может быть оплачена, например, нефтяным сырьем, подсчитали для «Известий» в «БКС Премьер». В то же время совокупные компенсационные затраты на ликвидацию последствий для всех пострадавших покупателей могут составить порядка \$350 млн. При пессимистическом для «Транснефти» сценарии это объем может достигнуть \$500 млн. Правда, по мнению Антона Покатовича, «уплата даже этой суммы не является для «Транснефти» неподъемной».

30 апреля президент России Владимир Путин на встрече с главой «Транснефти» Николаем Токаревым отметил, что история с «грязной» нефтью нанесла стране имиджевый, экономический и материальный ущерб.

<https://iz.ru/884198/nikolai-khrenkov/na-neft-i-suda-net-o-chem-dogovoriatsia-na-vstreche-po-druzhbe>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕНА СОБКАЛОВА, АННА ВАГНЕР; 2019.05.31; ОПАСНОЕ ДЛЯ ЖИЗНИ ХОББИ. МОСОБЛДУМА ПОДДЕРЖАЛА ВВЕДЕНИЕ ШТРАФОВ ДЛЯ ЗАЦЕПЕРОВ

Комитет Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации 29 мая в рамках расширенного заседания рассмотрел федеральный законопроект, которым предлагается ввести административную ответственность за зацепинг.

Зацепинг — проезд на поездах или других транспортных средствах с внешней стороны (на крышах, открытых переходных и тормозных площадках, в открытых кузовах, с боковых или торцевых сторон вагонов).

Такой проезд опасен для жизни и здоровья самих нарушителей и окружающих. Нередки также трагические инциденты, связанные с зацеперами, многие из которых закончились гибелью.

По статистике, предоставленной Управлением на транспорте Министерства внутренних дел по ЦФО, в 2015 году пострадали 102 человека (49 — со смертельным исходом), в 2016 году — 103 человека (49 — со смертельным исходом). Из этого количества по причине зацепинга пострадали в 2015 году 45 человек (16 — со смертельным исходом), в 2016 году — 37 человек (9 — со смертельным исходом).

Таким образом, в 2015 году почти каждый второй, а в 2016 году каждый третий травмированный на железной дороге в ЦФО несовершеннолетний — это упавший с подвижного состава. При этом более 36% всех случаев травмирования подростков на железнодорожном транспорте в ЦФО приходится на зацепинг.

Наибольшее распространение экстремальное увлечение получило на Московской и Октябрьской железных дорогах (Москва, Санкт-Петербург). Так, из всех случаев травмирования подростков на железнодорожном транспорте в ЦФО почти 90% случаев приходится на Московский транспортный узел.

В Мособлдуме проблема зацепинга также была неоднократно поднята. Так, в 2016 году в областном парламенте прошёл круглый стол, на котором также было предложено ввести штрафы.

На круглом столе Мособлдумы, посвящённом повышению качества обслуживания пассажиров на пригородном железнодорожном транспорте, было отмечено, что в области проводятся и мероприятия по повышению безопасности проезда на электричках и борьбы с зацепингом. В частности, путём переоснащения пригородных поездов. Новые составы сконструированы так, что за них невозможно зацепиться сбоку, вагоны соединяются между собой резиновыми «гармошками».

Федеральным законопроектом предлагается установить следующие дифференцированные штрафы на железнодорожном транспорте:

— В Российской Федерации — от 1000 до 2500 рублей;

— Москве и Санкт-Петербурге — от 3000 до 4000 рублей (в связи со сложной транспортной системой и большой опасностью для жизни и здоровья);

— за повторное правонарушение — от 4000 до 5000 рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток.

За проезд на крышах автобусов, трамваев, троллейбусов предусматриваются штрафы:

— В Российской Федерации — от 1000 до 2000 рублей;

— Москве и Санкт-Петербурге — от 2000 до 3000 рублей (в связи со сложной транспортной системой и большой опасностью для жизни и здоровья);

— за повторное правонарушение — от 3000 до 4000 рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток.

Учитывая вышеизложенное, Комитет Мособлдумы принял решение поддержать законопроект.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/opasnoe-dlja-zhizni-hobbi-mosoblduma-podderzhala-vvedenie-shtrafov-dlja-zatseperov/>

ТАСС; КСЕНИЯ СЕМЕНОВСКАЯ; 2019.06.01; СК: НЕ НАДО ДУМАТЬ, ЧТО С ВАШИМ РЕБЕНКОМ НЕ МОЖЕТ НИЧЕГО СЛУЧИТЬСЯ

1 июня — Международный день защиты детей. О том, как уберечь мальчишек и девчонок от несчастных случаев в период летних каникул, в интервью ТАСС рассказал руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета России Сергей Вазюлин.

— Центральный федеральный округ — самый насыщенный с точки зрения функционирования транспорта. Сергей Анатольевич, какую профилактику проводят сотрудники межрегионального управления для снижения травматизма детей на железной дороге?

— Сейчас наступает период отпусков, каникул и активного использования объектов железнодорожного транспорта для поездок на отдых. Очень часто подростки самостоятельно ездят на электричках за город к бабушке с дедушкой или на дачу. Летом зона активного использования всех видов транспорта возрастает, и вместе с ней растет число случаев травматизма. Поэтому в преддверии этого сложного периода нами уже проведена серьезная работа, направленная на предупреждение происшествий на транспорте с участием детей. Совместно с другими ведомствами мы направили в школы и департаменты методички, которые напоминают родителям и детям об опасности различных факторов на железной дороге, провели встречи на уровне общественных советов. Хочу отметить, что в последнее время себя очень активно проявляют, в том числе в совместной работе, различные организации — Детские советы при уполномоченных по правам ребенка, родительская общественность, Совет отцов. Надеемся, что комплекс этих мероприятий все-таки позволит сократить количество несчастных случаев с участием детей.

— Какие дополнительные меры принимаются по инициативе следствия в связи с частыми случаями травматизма?

— Многие родители думают: "С моим ребенком этого не случится, это с кем-то другим происходит", — а потом — как гром среди ясного неба.

Следователи же — свидетели наиболее плачевных историй, потому что мы видим и боль, и гибель людей. Поэтому вопрос предотвращения таких фактов для нас стоит очень остро. Кроме установления виновных, мы всегда задаем себе вопрос, что привело к нарушению установленных правил поведения и почему не сработал тот или иной механизм, выработанный для предотвращения таких случаев. По итогам таких процессуальных проверок и расследования фактов травмирования мы прилагаем все усилия для того, чтобы ответственная за соблюдение того или иного порядка или правил организация устранила выявленные нами нарушения. Нередко нам удается в кратчайшие сроки добиться установления дополнительного ограждения или освещения, вернуться к вопросу ревизии условий железнодорожных переходов, установления дополнительных предупреждающих плакатов. Безусловно, ОАО "РЖД" также озабочено этой проблематикой и принимает серьезный комплекс мер по предотвращению фактов травмирования. Значительные ресурсы затрачиваются и на выпуск агитационной

литературы, видеороликов, направленных на профилактику безопасности на железной дороге.

Вместе с тем, на мой взгляд, изначально у истоков профилактики противоправного поведения подростка стоит все-таки родительский контроль и общение со своим ребенком. Поэтому мы нацелены имеющимися возможностями обращать внимание родителей и педагогов, что детям надо прививать культуру безопасного поведения, а также присутствия в телекоммуникационной сети Интернет. Решить данную проблему одними лишь мерами применения наказания — не получится. Хотя оно, безусловно, быть должно. Но прежде всего необходимо обращать внимание на воспитание и привитие культуры безопасного поведения.

— Сейчас распространены подарки в виде сертификатов на полет на воздушном шаре или вертолете. Какие правила безопасности нужно соблюдать, пользуясь этой услугой?

— Да, действительно, сейчас достаточно востребованы виды развлечений, имеющие больше даже экстремальный характер: полет на вертолете, самолете, воздушном шаре или прыжок с парашютом. Особенно склонность к таким увлечениям свойственна офисным сотрудникам, которые недополучают адреналина. Но перед тем, как все же заняться таким видом деятельности в ожидании острых ощущений, мы призываем подробно изучить, какие отзывы у тех, кто уже пользовался этими услугами, были ли жалобы на данные услуги или конкретно на летный клуб, есть ли сертификат летной годности у воздушного судна и соответствующее удостоверение у пилота, не просрочена ли лицензия на осуществление деятельности. Помните, что вы всегда можете попросить показать вам эти документы. Мы очень часто выявляем, что в организациях, где предоставляются выше указанные мною услуги, у пилотов такие сертификаты и удостоверения просроченные.

— Как часто выявляются случаи проведения таких полетов без лицензии?

— Такие факты латентны, о них мало кто заявляет. К большому сожалению, речь идет все-таки в большинстве случаев о частных самолетах, потому что те, кто оказывает услуги на постоянной основе, находятся под надзором Ространснадзора, прокуратуры. И чаще всего нарушения возникают у частников, кто выкатывается оказать услугу по случаю. Поэтому мы вовремя отреагировать не можем. Мы всегда призываем взаимодействовать с правоохранительными органами и надзирающими ведомствами. Это правило гражданской ответственности. Потому как сегодня с тобой не произошел несчастный случай, но он может произойти с другим человеком.

Еще один элементарный пример — гидроциклы и другие развлечения на воде. Посмотрите, на какой скорости они передвигаются, а ведь у них тоже есть ограничения по скорости и запрещен проезд в определенных местах, например, в местах купания. Также есть требования к использованию водного транспорта — наличие права на управление, документ о техническом соответствии и соответствующее техническое состояние.

Также нами расследуются преступления, возбужденные по 238-й статье УК РФ об оказании услуг, опасных для жизни и здоровья. Уголовные дела о преступлениях такой категории возбуждаются в связи с отсутствием сертификатов летной годности, спасательных жилетов на водных судах. Если есть нарушения и они представляют реальную опасность для жизни и здоровья граждан, то таким фактам мы всегда стараемся дать оценку через призму 238-й статьи.

— Контролирующие органы также несут уголовную ответственность за то, что не реагируют на такие нарушения?

— Бывали в нашей практике случаи, когда к уголовной ответственности привлекались представители и члены летных врачебных комиссий в случаях, если ими продлевались разрешения на право управления летчикам, которые по состоянию здоровья не могут управлять воздушным судном. Такие документы в последующем аннулируются. В следственном управлении расследованы уголовные дела и в отношении должностных лиц учебных центров, которыми также осуществлялась выдача прав на управление транспортными средствами без реального обучения. Безусловно, мы реагируем на такие действия органов контроля через призму коррупционных статей, статей о превышении должностных полномочий, а также предусматривающих ответственность за фальсификацию документов.

— Летом зачастую опасность подстерегает детей и на водном транспорте. На что в первую очередь стоит обращать внимание родителям?

— Сейчас идет пора школьных выпускных, все стараются детям устроить необычный запоминающийся праздник, в частности, устраивают водные прогулки. Здесь действуют все те же требования, что и к воздушным судам, — разрешительные документы, исправное судно, наличие спасательных жилетов. Также перед проведением таких прогулок должен быть проведен инструктаж. Например, самолеты регулярных рейсов ведь не взлетают, пока стюардесса не расскажет о мерах на случай чрезвычайных ситуаций. Так же должно быть и перед проведением водных прогулок.

Я бы еще обратил внимание на то, что зачастую подростки в сопровождении взрослых уходят на туристические маршруты и в походы на базах отдыха или в летних лагерях, в том числе в походы на лодках. В этих случаях родителям следует изучить программу детского отдыха и, если они считают его опасным, проявить гражданскую позицию и сообщить в соответствующее надзорное ведомство или местным властям.

Следователи, конечно, будут реагировать на каждый факт несчастных случаев или грубых нарушений правил безопасности, но ведь задача стоит в первую очередь свести их к минимуму, и без роли родителей, которые должны обращать внимание, как их ребенок проводит летние каникулы, просто не обойтись.

— Ранее вы сообщали о планах по разработке игровых тестов для детей по правилам поведения на железной дороге. Проводятся ли уже такие тесты?

— Нами ставилась задача попытаться заинтересовать детей правилами безопасного поведения на объектах транспорта. Мы проводили консультации с психологами на тему, как можно подать этот материал, и оказалось, что информация лучше всего усваивается в игровой форме, тестах. Исходя из возрастных групп школьников и студентов первых курсов, мы с коллегами из правоохранительных и надзорных органов разработали вопросы с вариантами ответов, представленные как формат игры *brainring*, где несколько команд из разных школ соревнуются на знание этих правил. Такие *brainring* проведены у нас более чем в 20 школах, расположенных поблизости от железных дорог. У детей это вызывает неподдельный интерес, а нами предусматриваются поощрительные грамоты, небольшие подарки. В этом году мы продолжим эту работу.

Еще один способ заинтересовать детей — конкурсы. Это уже устоявшаяся у нас традиция. Все-таки через творчество человек тоже заинтересовывается какой-то тематикой, правилами. Ведь любой рисунок, стихотворение — это проект. Человек его переживает, пропускает через себя, и у него обязательно остается эта информация в голове. Мы стараемся потом эти рисунки использовать как иконки или заставки у нас, чтобы ребята видели, что их работа востребована. Поэтому пробуем и эти инструменты задействовать.

— Насколько школы должны быть задействованы в привитии детям культуры безопасности?

— Вообще, тема безопасности, которую мы пытаемся охватить с помощью *brainring*, должна, наверное, более подробно подаваться в учебной программе. У нас есть ОБЖ, внеклассные занятия — там это и надо давать. Ведь сейчас век скоростей, век развития транспортной инфраструктуры. Чаще всего случаи травматизма происходят на железных дорогах. Школьникам следует помнить об этих опасностях, особенно — когда они идут в наушниках и зачастую не слышат сигналы машиниста приближающегося поезда. Нельзя перебегать железнодорожные пути и устраивать на них игры.

— А через социальные сети пробовали общаться с подростками?

— У нас открыты в соцсетях аккаунты нашего управления с информацией о мероприятиях по профилактике травматизма на транспорте, есть отдельные сноски для родителей, памятки и рекомендации для детей. Также в электронной приемной можно задать любой интересующий вопрос. Для детей у нас выделена отдельная линия, на которую они могут обратиться, оказавшись в сложной ситуации на объектах транспорта. Пока от подростков поступает не много обращений, но всему свое время. Мы вырабатываем новые подходы, смотрим какая наша информация их захватывает, а какая нет. Мы все-таки надеемся на то, что развернется общение с ними, и активно общаемся с подростками, чтобы они нам подсказали, в какой форме им было бы самим интересно получать информацию о правилах безопасности на транспорте.

— Выдвигают ли сами дети предложения по профилактике травматизма? Можете выделить наиболее распространенные и интересные?

— Первое, что просят дети, — упростить язык подачи информации. Второе — побольше визуализации, подача роликов. Мы стараемся сейчас это учесть, попробуем интервьюирование подростков. Будет какой-то детский раздел, где сами подростки смогут комментировать информацию. Пока это не готовый проект, но мнение детей нам интересно. Также активное участие в наших проектах принимают курсанты из Московской академии СК. Порядка 20 человек — это наши общественные помощники.

— Находит ли отклик среди молодежи борьба с зацеперством?

— Говоря о проблематике вопросов руферства и зацеперства — этим занимаются люди хорошей физической подготовки. И мы ставим перед собой задачу перенаправить их интерес и усилия в спорт. Показать, что они и так особенные и не надо никому ничего доказывать этим экстримом. Сами подростки, например, предложили размещать информацию о зацеперстве под хештегом #нецепляет и показать, что это не круто.

— Какие еще интерактивные инструменты планируется задействовать в этой работе, например, создание мобильного приложения?

— Это достаточно сложный продукт, но как раз одно из предложений от студентов предусматривает создание приложения. Также его можно цеплять как социальную рекламу. Этот вопрос сейчас находится в проработке. Мы начали, прежде всего, продумывать вопрос социальной рекламы на тех объектах, которые можно охватить законом: в общественных местах, на вокзалах. Попробуем, может, наладить взаимодействие с креативной молодежью, которая прописывает те или иные программы. Мы открыты и готовы рассмотреть их предложения.

<https://tass.ru/interviews/6494998>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ХВОСТИК; 2019.06.02; БЕСПИЛОТНОМУ ТАКСИ НАКРУТИЛИ СЧЕТЧИК; В UBS ПОДСЧИТАЛИ БУДУЩИЙ ОБЪЕМ ЕЩЕ НЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОТРАСЛИ

К 2030 году объем мирового рынка беспилотных такси и отраслей, связанных с их разработкой, производством и обслуживанием, может достичь \$2 трлн. Разработчики ПО, производители датчиков и автокомпонентов смогут заработать, даже если новый вид транспорта не станет массовым.

Поедем быстрее и дешевле

По мнению исследовательского подразделения швейцарского инвестбанка UBS — UBS Evidence Lab, к 2030 году объем мирового рынка беспилотных такси и смежных отраслей может достичь \$2 трлн. Оценка основана на моделировании развития автономного транспорта в Нью-Йорке. Авторы доклада проанализировали дорожную ситуацию, прогноз роста населения, спрос на услуги такси, развитие общественного транспорта, а также использовали компьютерную симуляцию движения тестовых беспилотных такси в разные дни недели, отрезки дня и в разные районы.

Объемы рынка беспилотного такси выведены исходя из прогнозов UBS, что к 2030 году уровень проникновения таких машин на мировом авторынке составит около 5% от общих продаж новых автомобилей.

Исследователи считают, что к этому времени беспилотный таксопарк достигнет 11 млн машин, или 1% от всего мирового автопарка.

Эксперты считают, что развитие беспилотных такси радикально оптимизирует дорожное движение и пассажирский трафик в крупных городах. Автор доклада Дэвид Лесне полагает, что внедрение беспилотных такси сократит на две трети число существующих сейчас машин такси в Нью-Йорке и существенно разгрузит дороги. Согласно данным компьютерного моделирования, в городе, подобном Нью-Йорку, при замене таксопарка на беспилотные машины будут покрыты до 15% спроса на услуги всего городского общественного транспорта.

Поездки станут дешевле на 80% за счет снижения издержек на выплаты водителям и диспетчерам, а также сокращения времени в пути благодаря выбору оптимального

маршрута и режима движения. Например, для Манхэттена подсчитано, что на маршрут, на который сейчас уходит 40 минут, будет тратиться до 15 минут.

Доходы таксистов уйдут в автопром

Эксперты UBS уверены, что развитие беспилотных такси стимулирует рост смежных рынков — в основном соответствующих ПО, технологий и комплектующих. По прогнозам Global Market Insights, только рынок лазерных сенсоров LiDAR, активно используемых в автономном транспорте, к 2025 году вырастет до \$10 млрд с нынешнего объема в \$1 млрд.

Увеличение парка беспилотного транспорта также приведет к развитию рынка 3D-визуализации, микропроцессоров, новых комплектующих от крупных автопроизводителей и т. д.

В апрельском докладе MarketsandMarkets отмечается, что в Европе рынок беспилотных такси будет активнее всего развиваться в Германии, Франции, Норвегии и Голландии. В этих странах пока лучше всего развивают инфраструктуру для беспилотных автомобилей. Кроме того, они обладают большим производственным потенциалом в соответствующих отраслях.

В целом в ЕС находится около 180 автомобильных предприятий, причем именно автомобильный сектор ЕС — один из крупнейших инвесторов в научно-исследовательские разработки.

Эксперты отмечают, что вектор развития беспилотных такси указывает на то, что производители будут стремиться к все большей энергоэффективности автомобилей.

По оценкам UBS, к 2030 году на беспилотные такси будет приходиться до 10% общемировых продаж электромобилей.

В MarketsandMarkets ожидают, что к 2021 году половина роботакси, выпускаемых СП Uber и Volvo, будут именно электрическими. Помимо этого СП существует совместный проект между Daimler и Bosch по разработке беспилотных электромобилей, которые должны выйти на дороги общего пользования уже в начале 2020-х годов. Аналогичную цель, но только в Китае, ставит перед собой и совместный проект между Volvo и Baidu.

В конце апреля на мероприятии для инвесторов Илон Маск сообщил, что уже в следующем году Tesla запускает программу создания беспилотных электрических такси. По его прогнозам, беспилотное такси Tesla будет функционировать в течение 11 лет, за весь срок эксплуатации проедет до 1,6 млн км и будет обеспечивать производителя прибылью до \$30 тыс. в год на одну машину.

<https://www.kommersant.ru/doc/3989470>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.06.03; ПОДМОСКОВНОЕ МЕТРО НЕ ЗАМЫКАЕТСЯ В КРУГ; НА 240-КИЛОМЕТРОВОЕ ТРАМВАЙНОЕ КОЛЬЦО ИЩУТ ЧАСТНЫЕ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ДЕНЬГИ

“Ъ” стали известны новые подробности проекта подмосковного скоростного трамвая — 240-километрового кольца, которое по задумкам властей Московской области соединит между собой 26 городов. Стоимость первого участка Подольск—Домодедово чиновники оценили в 152,9 млрд руб., треть из которых планируется запросить из федерального бюджета, остальные средства дадут частные инвесторы. Проект нужно более тщательно проработать, считают в **Минтрансе**: пользователей скоростного трамвая может оказаться меньше, чем нужно инвесторам для возврата средств. Правительство поручило дополнительно «обосновать» прогнозируемый пассажиропоток и финансовую модель проекта.

“Ъ” удалось ознакомиться с материалами **Минтранса** по поводу реализации проекта легкорельсового транспорта (ЛРТ) в Московской области. О строительстве легкого метро (скоростного трамвая) подмосковные власти говорят с 2014 года. Предполагается, что 241-километровое кольцо соединит 26 городов, сократив в два-три раза время перемещения между ними. В 2015 году стоимость строительства оценивалась Мособластью в 220–250 млрд руб., минимальная цена поездки — в 40 руб. В проекте готовы были участвовать Codest International S.r.l. (строительная компания, входящая в итальянский холдинг Gruppo de Eccher), китайская корпорация Norinco International и

турецкая компания IC Holding, заявляли областные власти в 2018 году. Частные инвесторы вложат в проект ЛРТ 30–70% средств, пояснил подмосковный губернатор Андрей Воробьев. В начале 2019 года он называл и возможную смету всего кольца — 250–300 млрд руб. В апреле зампред областного правительства Вадим Хромов заявил о возможности привлечения средств федерального бюджета.

Федеральный грант, на который рассчитывает Московская область для строительства участка Подольск—Домодедово, составляет 55,8 млрд руб., следует из материалов **Минтранса**. Общий объем финансирования участка — 152,9 млрд руб. Norinco International из списка возможных инвесторов исчез, зато появилась группа ВИС (российский инвестиционный холдинг). **Минтранс** обозначил риски проекта. Первый — риск недостаточного пассажиропотока (важно для инвесторов) между городами: большинство жителей области работают в районе своего проживания или ездят на работу в столицу. Кроме того, в Подмосковье сейчас строят Центральную кольцевую автодорогу и МЦД — Московские центральные диаметры, эти проекты возьмут на себя часть транспортной нагрузки. Подмосковное правительство ответило **Минтрансу**: 32% жителей Домодедово и 26% жителей Подольска не удовлетворены сообщением между этими городами, это показал опрос ВЦИОМа. Уже посчитано, что 108,6 тыс. человек будут пользоваться первым участком скоростного трамвая. Но если пассажиропоток будет все же недостаточным, то областные власти готовы гарантировать инвестору минимальный доход.

В **Минтрансе** также заметили, что подвижного состава, который необходим для проекта ЛРТ, пока не существует: нужна разработка научно-технической документации, испытания, сертификация, на это все необходимо не менее четырех с половиной лет и 420 млн руб. **Минтранс** предлагает использовать в ЛРТ уже существующий подвижной состав: пригородные поезда или городской трамвай. Трамваи не обеспечивают нужную провозную способность, считают в правительстве Подмосковья, а построить новую железную дорогу в условиях городской застройки нельзя. Московская область заявляет, что разработать подвижной состав нового типа уже готов «Трансмашхолдинг».

Власти региона предлагают включить проект ЛРТ в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (утвержден правительством, общий объем финансирования — 6,34 трлн руб.). В **Минтрансе** считают, что вопрос о выделении федерального гранта «требует дополнительной проработки». Проект ЛРТ обсуждался и на майском совещании у вице-преьера Максима Акимова. По итогам **Минтрансу** вместе с областным правительством и Аналитическим центром при правительстве РФ поручено «проработать вопросы реализации проекта», в том числе связанные со стыковкой будущего легкого метро с МЦД, а также обосновать «прогнозируемые пассажиропотоки и финансовую модель проекта». Предложения должны быть представлены в июле.

«Новая транспортная система, соединяющая между собой подмосковные города, безусловно, нужна,— говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.— Скоростной трамвай уже активно применяется во многих городах мира. Но это городской вид транспорта, использовать его на просторах области — экзотика. Такая оригинальная сфера применения может отпугнуть инвесторов». Участие итальянской компании в этом «рисковом и технически сложном проекте» «маловероятно», считает господин Блинкин. Он также отметил, что подобных железнодорожных проектов в России еще не было. «По платным дорогам опыт уже есть, там научились считать трафик, финансовую модель, поэтому инвесторы туда идут,— поясняет Михаил Блинкин.— В случае с ЛРТ риски очень велики. Мы знаем, как реагирует подмосковный пассажир на повышение тарифов: чуть что, сразу перестает ездить. А у инвестора сразу не сходитесь финансовая модель. Водители в этом плане более эластичные — терпят, не хотят стоять в пробках».

<https://www.kommersant.ru/doc/3990130>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.02; БЕСПЛАТНЫЕ АВТОБУСЫ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ ЗАПУСТЯТ НА ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ АВИАСАЛОНА МАКС-2019

Более 200 бесплатных автобусов и дополнительные электрички назначат на период авиасалона МАКС-2019, который пройдет в Жуковском с 27 августа по 1 сентября, сообщили в пресс-службе министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

"В этом году в дни МАКС-2019 мы ожидаем увеличение пассажиропотока на 300 - 400 тысяч человек. Для транспортного обслуживания посетителей авиасалона выделено свыше 230 бесплатных автобусов ГУП МО "Мострансавто". На пригородном сообщении назначено более 50 пар дополнительных электропоездов из расчета увеличения пассажиропотока и сокращение интервалов движения поездов до 5-6 минут", - приводятся в сообщении слова главы **Минтранса** Московской области Алексея Гержика.

Для посетителей авиасалона, прибывающих на личном автомобиле, будет организована парковка на территории бывшего аэропорта "Быково" на 12 тысяч машиномест, от которой пассажиры смогут доехать до ЛИИ им. Громова на автобусах. На территории самого авиасалона будет парковка на 7,5 тысяч машиномест.

С 27 по 29 августа автобусы будут перевозить посетителей по трем маршрутам: "Пл. "Отдых" - "Выставочный комплекс"; "Проходная №1" - "Выставочный комплекс"; "Стоянка на приангарной площади ЛИИ им. М.М. Громова" - Выставочный комплекс". С 30 августа по 1 сентября добавится еще четыре маршрута "Пл. 42 км. - Илюшенские проходные"; "Ул. Лацкова - КПП 1", "автостоянка аэропорт "Быково" - Выставочный комплекс"; "Парковка на ОАО "ЭМЗ им. Мясищева" - Выставочный комплекс".

ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2019.06.02; «РОСТЕХ» ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: ПРОИЗВОДСТВО ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬСЯ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖАТЬ ОТРАСЛЬ

Гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов предупредил зампреда правительства **Максима Акимова**, что грузовое вагоностроение двигается к стагнации, к остановке высокотехнологичных производств и может не выполнить задачу увеличить пропускную способность железных дорог. «Ведомости» ознакомились с копией письма, его содержание подтвердил представитель госкорпорации. «Письмо поступило, направлено в Минпромторг (как регулятор в части вагоностроения) и **Минтранс** (регулятор в части перевозок) для рассмотрения и внесения предложений», – сообщил **представитель Акимова**.

Указанные риски могут стать следствием текущих проблем в отрасли, перечисляет Чемезов: меньше списывается вагонов с истекшим сроком службы, растут цены на металл, усиливается дефицит комплектующих, избыточно производятся вагоны устаревших конструкций. В письме Чемезов прогнозирует значительный и долгосрочный профицит отдельных типов вагонов, снижение эффективности работы железнодорожной сети, падение ставки привлечения (аренды) вагонов ниже инвестиционного уровня, рост себестоимости новых вагонов. Могут снизиться закупки новых вагонов, бьет он тревогу, и произойти их замещение более дешевыми моделями с низкой грузоподъемностью. Это, помимо прочего, ухудшит финансовое состояние входящего в госкорпорацию «Уралвагонзавода» (УВЗ) и не позволит эффективно выполнять программы диверсификации производства, сетует он.

Чемезов предложил правительству создать межведомственную рабочую группу, чтобы она предложила, как «обеспечить сбалансированное и устойчивое производство грузового подвижного состава на 2019 г. и в долгосрочной перспективе». В группу предлагается включить **Минтранс**, Минпромторг, РЖД и союз «Объединение вагоностроителей».

В 2018 г. в России было выпущено почти 70 000 грузовых вагонов, из них 27 400 – инновационных (с повышенной нагрузкой на ось, позволяют перевозить больше грузов), по данным «Infoline-аналитики». В общем парке, состоящем из 1,1 млн грузовых вагонов, инновационные занимают 11%.

Основные производители инновационных вагонов – УВЗ и Объединенная вагонная компания (ОВК, у «Ростеха» в ней 9,33%). ОВК производит только вагоны с повышенной нагрузкой на ось. УВЗ пока выпускает типовые вагоны, но собирается в августе 2019 г. возобновить производство инновационных, говорил директор департамента развития гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов, а в 2020–2021 гг. на инновационную технику будет приходиться около 90% всего производства вагонов на УВЗ.

«Почти четыре года – с 2012 по 2016 г. – в России был кризис в сегменте полувагонов. Он был вызван многими факторами, включая профицит из-за старых, «продленных» вагонов на рынке, спад в экономике и, соответственно, низкий спрос на подвижной состав, – вспоминал в 2018 г. в интервью «Ведомостям» бывший гендиректор ОВК Роман Савушкин. – Отрасль преодолела кризис. Нам удалось достаточно уверенно пройти этот период – все стояли, а мы набирали темп. В 2016 г. спрос начал расти, сегодня рынок находится в здоровой, хорошей фазе».

Увеличить загрузку заводов помог запрет на продление срока эксплуатации старых вагонов. Кроме того, правительство стимулировало использование инновационных вагонов. В 2014–2015 гг. власти возмещали часть потерь лизинговым компаниям при использовании инновационных вагонов, в 2016 г. – субсидировали часть расходов на производство таких вагонов, в 2016–2018 гг. – компенсировали часть стоимости вагонов их покупателям. Сейчас этих программ нет, сохранилась только льгота при порожнем пробеге (тарифы ниже, чем у типовых вагонов).

В 2019 г. ожидается полная загрузка мощностей вагоностроительных заводов, по оценке «Infoline-аналитики». Но в текущем году прогнозируется и возвращение профицита вагонов. В сегменте полувагонов, наиболее популярных на рынке, это может произойти к осени, по оценке заместителя гендиректора Института проблем естественных монополий Владимира Савчука. Это приведет к снижению арендных ставок у операторов, а затем – и цен на новые вагоны, считает он. Ранее цены только росли. В 2018 г. полувагоны подорожали более чем на 25%, а в I квартале 2019 г. – еще почти на 15%, по данным «Infoline-аналитики». Литье для вагонов за последний год выросло в цене на 50%, для колес – в два раза.

«Мы полностью согласны с представленными в письме оценками текущей ситуации и прогнозом ее негативного эффекта для отрасли», – говорит представитель союза «Объединение вагоностроителей». «Мы благодарны "Ростеху" за то, что они взяли на себя инициативу поддержки вагоностроительной отрасли, пытаются создать превентивные меры и систематизировать ее с учетом своей экспертизы в машиностроении», – отмечает представитель ОВК.

«Ростех» «своевременно озвучил проблему в период, пока еще сохраняется высокий спрос, но уже ясно, что его снижение неизбежно», – соглашается гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. В 2019 г. выпуск вагонов в России, вероятнее всего, приблизится к 70 000 единиц, а в 2020 г. лишь ненамного превысит 50 000 шт., прогнозирует он. Проблемы могут начаться с 2020 г., говорит и источник, близкий к одному из производителей вагонов. «Риск снижения спроса повлечет за собой проблемы с оплатой труда нанятого персонала, а в случае снижения рыночной потребности в грузовых вагонах до уровня менее чем 40 000 в год – и проблемы с сохранением компетенций вагоностроения», – предупреждает он.

Помимо указанных в письме проблем к разбалансировке рынка может привести прорабатываемая РЖД идея увеличения тарифа на порожний пробег при использовании вагонов на дальние расстояния и снижения – на короткие расстояния, опасается человек, знакомый с менеджерами одной из операторских компаний. «Целью является снижение стоимости предоставления полувагонов, минимизация порожнего пробега, – говорит он. – Но учитывая то, что попутная загрузка на дальних расстояниях либо невозможна, либо нецелесообразна, предложения РЖД вызовут обратный эффект».

Для стабилизации ситуации, помимо прочего, необходимо освоение массового производства линейки грузовых вагонов перспективных типов, внедрить единый реестр (электронную базу данных) грузовых вагонов и их комплектующих, используемых на путях общего пользования, перечисляет представитель союза «Объединение вагоностроителей». «И, конечно, нужно повысить координацию взаимодействия между

производителями подвижного состава, чтобы снизить волатильность объемов выпуска грузовых вагонов, – для гарантированного исключения ситуаций, подобных кризису перепроизводства 2012–2013 гг.», – подчеркивает он.

Наиболее целесообразными формами господдержки вагоностроительной отрасли Бурмистров считает развитие экспорта, поддержку проектов производства дефицитных комплектующих для вагоностроения и развитие компетенций в части сервисного обслуживания, чтобы обеспечить в перспективе переход на контракты жизненного цикла.

«Отрасли нужен системный подход, а не точечные решения, тушащие сиюминутные «пожары», – комментирует менеджер одной из грузовых железнодорожных операторских компаний. – Если вагоностроители не могут нормально спланировать свою работу в долгосрочной перспективе, почему весь рынок должен расплачиваться? Тем более ситуация с рекордными объемами производства вагонов и последующим профицитом мощностей была вполне прогнозируема, ничего неожиданного в ней нет». По его словам, с 2014 г. совместно с РЖД готовится механизм расчета необходимого баланса парка на сети. «Разумно сперва утвердить единую методологию, а потом уже разрабатывать меры поддержки вагоностроителей», – считает собеседник «Ведомостей».

Представители Минпромторга, **Минтранса** и РЖД на вопросы не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/05/31/803045-rosteh-innovatsionnih-vagonov>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/31/05/2019/5cf152229a7947cbeb6eb318#ws>

<https://www.kommersant.ru/doc/3989729>

ТАСС; 2019.05.31; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ НА ПМЭФ ЗАКЛЮЧИТЬ СОГЛАШЕНИЕ С РЖД

Власти Петербурга планируют заключить на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) соглашение с "Российскими железными дорогами" (РЖД) по развитию транспортного обеспечения в части железных дорог, которое, в том числе, подразумевает совместную работу по созданию высокоскоростной магистрали (ВСМ) "Москва - Санкт-Петербург". Об этом в субботу ТАСС сообщил вице-губернатор Петербурга Евгений Елин.

Городские власти ранее объявили, что планируют на ПМЭФ подписать соглашение с РЖД об инвестировании 88 млрд рублей в развитие железнодорожной инфраструктуры города. По словам Елина, будет подписано еще одно соглашение.

"В новом соглашении не прописаны цифры, но оно касается конкретных проектов, это будут новые деньги и проекты. В частности, мы договорились, что перерабатываем концепцию транспортного обеспечения, развитие Санкт-Петербургского транспортного узла. А это значит, что мы серьезно начинаем считать высокоскоростную магистраль, мы начинаем считать аналог московского ЦКАД. В Санкт-Петербурге это будет не кольцо, а полукольца, при том включая аэропорт Пулково", - сказал вице-губернатор.

Он также уточнил, что соглашение предусматривает проект по выводу грузовых потоков из Петербурга, строительство железнодорожного обхода, а также целый ряд очень быстрых проектов, которые можно реализовать в короткие сроки. "Например, электричка из Сертолово - это не крупный, но очень нужный проект, потому что мы развязываем проблемный с точки зрения транспортного обеспечения район", - добавил собеседник агентства.

Елин также уточнил, что развитие транспортного узла задевает не только железную дорогу, но и городские районы. "Поэтому мы себе отдаем отчет и в соглашение тоже записали, что мы рассматриваем районы вокруг Московского вокзала, всю агломерацию, район вокруг Ладужского вокзала, потому что часть маршрутов будет переведена с Московского на Ладужский районы, надо будет в связи с этим пересмотреть планы по устойчивому развитию большей части города", - отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6497793>

ТАСС; 2019.05.31; ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ИЗ ТОММОТА В НИЖНИЙ БЕСТЯХ В ЯКУТИИ ЗАПУСТЯТ В ИЮЛЕ 2019 ГОДА

Пассажи́рские перевозки на участке железной дороги из якутского города Томмот на юге республики до станции Нижний Бестях в центральной части региона планируют запустить в конце июля 2019 года, сообщила пресс-служба компании "Железные дороги Якутии".

"Пуск пассажирского движения до станции Нижний Бестях намечен на 27 июля 2019 года. В компании "Железные дороги Якутии" полным ходом идет подготовка к этому событию. В ближайшее время предстоит совместно с Федеральным агентством железнодорожного транспорта открытие станций на этом участке для пассажирских операций", - говорится в сообщении.

Отмечается, что отремонтированы фасад и внутренние помещения здания вокзала, посадочные платформы и привокзальные территории на станции Нижний Бестях.

Сейчас до станции Нижний Бестях, которая расположена в 30 км от Якутска на противоположном берегу Лены, ходят только грузовые поезда. Пусковой комплекс Томмот - Нижний Бестях, строительство которого ведется с 2005 года, планировалось ввести в эксплуатацию еще в 2012 году. После банкротства корпорации "Трансстрой" объект достраивал Росжелдор.

АК "Железные дороги Якутии" является владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования Нерюнгри-пассажирская - Томмот протяженностью 368 км и перевозчиком грузов на этом участке. С 2014 года осуществляет временную эксплуатацию строящегося участка Томмот - Нижний Бестях. Основными акционерами компании являются ОАО "РЖД", владеющее 49,93% акций общества, и Республика Саха (Якутия) в лице регионального министерства имущества и земельных отношений (43,65% акций).

<https://tass.ru/ekonomika/6493258>

ТАСС; 2019.05.31; РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЖД ОТКРОЮТ В 16 РЕГИОНАХ РФ К 2021 ГОДУ

РЖД намерена завершить создание системы поддержки стартап-проектов, состоящей из 16 региональных центров инновационного развития, к 2021 году. Об этом в пятницу сообщил ТАСС заместитель начальника отдела по работе со стартап-проектами Центра инновационного развития Владимир Шевлягин.

"К 2021 году в каждом из 16 филиалов РЖД планируется открыть региональный центр инновационного развития ОАО "РЖД". В этом году намерены запустить в пяти филиалах, в частности в Санкт-Петербурге, в следующем году - откроются оставшиеся 11. Потребность наличия центров во всех филиалах обусловлена спецификой регионов страны, к примеру, в Петербурге богатая научная база, в Новосибирске - инженерная", - сказал Шевлягин. Открыть региональный центр в Санкт-Петербурге планируется в июне.

Центр инновационного развития РЖД создан для формирования инновационной системы в инфраструктуре Российских железных дорог, его филиалах и других структурных подразделениях, а также для внедрения современных технических средств и технологий на железнодорожном транспорте на основе отобранных проектов.

ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ВИДЯТ В ДЕЙСТВИЯХ ВМЗ ЖЕЛАНИЕ ЗАФИКСИРОВАТЬ ЦЕНЫ НА КОЛЕСА ПЕРЕД КОРРЕКЦИЕЙ РЫНКА

Железнодорожные операторы РФ, опрошенные "Интерфаксом", видят в стремлении Выксунского металлургического завода (ВМЗ, актив "Объединенной металлургической компании" - ОМК - Анатолия Седых) перекупаться с покупателями вагонных цельнокатаных колес (ЦКК) попытку зафиксировать цены на более высоком уровне в преддверии коррекции рынка.

"В текущем моменте цена колес сопоставима с 30% стоимости вагона. В преддверии ожидаемого насыщения рынка колес ВМЗ стремится зафиксировать цены на предельных значениях, заложив их в новые контракты с вагоностроителями", - отметил один из собеседников агентства.

"Стремление завода вновь законтрактоваться с получателями колес, зафиксировав максимально высокие цены, полученные в результате закупочной процедуры в пик дефицита на них, с коммерческой точки зрения вполне обоснованно", - соглашается с ним другой источник "Интерфакса".

"Но совершенно очевидно, что этот шаг повлияет на рост стоимости содержания подвижного состава, влекущий увеличение ставки предоставления вагона", - предупреждает последний. Его коллега также отмечает, что это повлечет риски неисполнения национальных проектов, предполагающих стабильность цен на строительные материалы.

"Вместе с тем, завод в скором времени должен перезаключать контракт с ОАО "Российские железные дороги", которое, в свою очередь, должно будет каким-то образом компенсировать сложившийся прирост расходов, возможно - очередным повышением тарифов", - добавляет он.

"В течение длительного времени производители ЦКК манипулируют стоимостью деталей в условиях острого дефицита. И то, что сейчас происходит с ВМЗ, - явная попытка зафиксировать высокую цену на продукцию на пике спроса, пока она не скорректировалась рынком", - заявил "Интерфаксу" еще один участник операторского рынка.

"Коммерсантъ" в пятницу написал со ссылкой примерно на десяток покупателей цельнокатаных колес, что Выксунский металлургический завод резко поднял цены на эту продукцию. По словам собеседника газеты, с середины мая от вагоноремонтных компаний стали поступать уведомления, что услуги ремонта с заменой колесных пар подорожали в связи с ростом закупочных цен на продукцию ВМЗ.

Одно из предприятий подняло стоимость ремонта колесной пары на 90 тыс. руб. Другое уведомило, что цена ЦКК формируется контрагентами исходя из открытых аукционов завода и составляет 95 тыс. руб., в связи с чем стоимость колесной пары СОНК ("старая ось - новые колеса") составит 219 тыс. руб., отмечало издание.

Открытые аукционы, о которых идет речь, предприятие провело в конце апреля - мае на 7,2 тыс. колес, и предложения зачастую превышали отметку в 100 тыс. руб., писал "Коммерсантъ". При этом, добавлял он, по договору с "Торговым домом "РЖД", закупаящим колеса для "дочек" ОАО "Российские железные дороги", ВМЗ поставяет 630 тыс. колес в 2018-2019 гг. - по 27,2 тыс. руб. за штуку, а еще месяц назад на рынке говорили о цене 40-50 тыс. руб. за колесо.

Правда, представитель ОМК заявил изданию, что 95 тыс. руб. - не цена, заявленная металлургическим заводом, а среднее предложение победителей торгов и "предложенная максимальная спотовая стоимость колеса, отражающая существующую на рынке ситуацию высокого спроса, а также сложившуюся именно у этих покупателей острую потребность".

На рынке ЦКК сложилась редкая ситуация, когда из-за отложенного спроса в предыдущие годы потребности в моменте превышают возможности производителей, заявляли "Коммерсанту" в "Объединенной металлургической компании". Проведение аукциона обусловлено необходимостью "прозрачного механизма реализации объема колес, не законтрактованного по действующим договорам". В ОМК подчеркивали, что основной объем колес ВМЗ реализует по значительно более низким ценам.

Но источник издания на крупном вагоноремонтном предприятии сказал, что после того, как оно не согласилось поднять цены по требованию завода, тот разорвал долгосрочный контракт, заместив его краткосрочными на два месяца. Формула цены по долгосрочному контракту не предусматривала резкого роста, пояснял собеседник "Коммерсанта". Другой источник газеты в вагостроении заявил, что с их компанией ВМЗ на днях в одностороннем порядке расторг 5-летний контракт и прекратил отгрузки. При этом юридических оснований для расторжения контракта покупатель не видит.

При этом руководство АО "Рузаевский завод химического машиностроения" ("Рузхиммаш" (МОЕХ: RUHM), РХМ, Мордовия, актив группы RM Rail) уже пожаловалось вице-премьеру РФ Дмитрию Козаку и главе министерства промышленности и торговли РФ Денису Мантурову на отказ Выксунского металлургического завода поставлять вагонные колеса, несмотря на имеющийся долгосрочный контракт.

Как отметил в письмах чиновнику генеральный директор "Рузхиммаша" Валерий Ларин (датованы 29 мая, "Интерфакс" ознакомился с их содержанием), у компании с 2017 г. была заключен долгосрочный контракт с ВМЗ на поставку цельнокатаных колес (ЦКК). Понимая законтрактованный объем отгрузок, РХМ заключил договоры на поставку вагонов и увеличил количество рабочих мест под производственный план.

Между тем металлургический завод, нарушив условия договора, 29 мая заявил об одностороннем выходе из него и "об неосуществлении отгрузок колес в июне", написал топ-менеджер, также обращая внимание на то, что ВМЗ занимает доминирующее положение на рынке ЦКК, из-за чего РХМ "объективно лишен возможности закупить необходимый объем у других поставщиков".

Срыв поставок цельнокатаных колес в июне означает остановку "Рузхиммаша" "с высвобождением более 6 тыс. работников", пояснил Ларин. "Более того, срыв контрактов с покупателями вагонов приведет к предъявлению к заводу многомиллионных штрафных санкций и к потере позиций на вагоностроительном рынке", - написал глава Рузаевского завода химического машиностроения. Представитель Козака заявил агентству, что чиновник "в курсе письма", и у него "по этому вопросу запланировано совещание".

ИНТЕРФАКС; 2019.06.03; "ВОДОХОДЬ" ЗАКАЖЕТ НА ФИНСКОЙ ВЕРФИ ДВА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРА ЗА 210 МЛН ЕВРО, СРОК СДАЧИ СУДОВ - 2021Г

Судоходная компания "Водоходь" закажет на финской верфи Helsinki Shipyard Oy два океанских круизных лайнера ледового класса, сообщил журналистам председатель совета директоров компании Виктор Олерский (бывший замминистра транспорта).

"Мы выступим сами заказчиком первых двух океанских судов ледового класса на 150-200 пассажиров", - сказал он, отвечая на вопрос о новых заказах на финской судовой верфи.

По его словам, стоимость каждого судна составляет 105 млн евро.

"Срок сдачи судов - осень 2021 года, закладка - первый квартал следующего года", - добавил Олерский.

Оперировать судами будет дочерняя компания "Водохода". Предполагается, что лайнеры будут ходить на маршрутах в Арктике и Антарктике. Ледовый класс судов по шведско-финской классификации 1А - 1А супер.

Кроме того, на финской верфи также рассматривается возможность строительства научного судна по заказу министерства науки Федеративной республики Германии, сказал Олерский.

Как сообщалось, АО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) в конце мая закрыло сделку по продаже финской верфи Arctech Helsinki Shipyard Oy (AHS) владельцам "Водохода" Ришату Багаутдинову и Владимиру Касьяненко, структуры которых управляют также другими судоходными и судостроительными активами.

Верфь была передана новым владельцам в обмен на 100% акций "Невского судостроительно-судоремонтного завода" (НССЗ, Шлиссельбург, Ленинградская область) и 35 млн евро.

По условиям сделки AHS передала свои активы и операции в новую компанию - Helsinki Shipyard Oy (HSO) и продала ее компании Algador Holdings Ltd (AHL). "Сделка не повлияет на субподряды. Персонал Arctech Helsinki Shipyard будет переведен в HSO без изменений в их контрактах. При новых владельцах верфь в Хельсинки может сосредоточиться на мощных судах ледового класса и круизных лайнерах", - отмечал Олерский, который также возглавляет совет директоров Helsinki Shipyard Oy.

В настоящее время портфель заказов верфи составляет около 1,5 млрд евро, в том числе с учетом тендеров на несколько круизных лайнеров, ледоколов и СПГ-танкеров. Кроме того, подписаны соглашения о намерениях участия в других конкурсах.

Судоходная компания "Водоходь" - крупный российский оператор речных круизов и туристический оператор полного цикла. Занимается организацией речных круизов по России. Флот состоит из 25 круизных четырехпалубных теплоходов, девяти судов пассажирского скоростного флота "Метеор" и девяти судов прогулочного флота типа "Москва", "Нева" и "Отдых". В год "Водоходь" перевозит порядка 450 тыс. пассажиров.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", владельцем ООО "Водоходь" является кипрская Volga-Baltic Cruise Lines Ltd. Выручка компании по итогам 2017 года составила 3,9 млрд рублей, чистая прибыль - 252 млн рублей.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3990087>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ ЛЕДОКОЛЬНОЙ ПРОВОДКИ ДЛЯ СУДОВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ РЫБУ ПО СЕВМОРПУТИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ предлагает снизить тарифы на услуги ледокольной проводки для судов, перевозящих рыбную продукцию по Северному морскому пути, сообщается в проекте приказа, опубликованном на федеральном портале проектов нормативных правовых актов

Согласно документу, понижающий коэффициент 0,5 будет применяться при осуществлении ледокольных проводок судов, осуществляющих перевозку рыбной продукции в летне-осенний период навигации по СМП.

В пояснительной записке к документу говорится, что с 2014 г. по 2018 год ФГУП "Атомфлот" получило 4 заявки на ледокольную проводку рефрижераторных судов с рыбной продукцией компании АО "Южморрыбфлот" (входит в ГК "Доброфлот" - ИФ). Объем перевозок по итогам этих рейсов составил 12,1 тыс. тонн мороженой рыбы, при этом ледокольная составляющая в стоимости 1 кг перевезенной рыбы составила 1 тыс. руб. с учетом НДС.

Как сообщалось, в 2018 году продукцию из тихоокеанских лососей с Дальнего Востока по Севморпути перевозила компания "Доброфлот", крупную партию рыбы - холдинг "Норебо". Для дальнейшего развития этого направления Росрыболовство, "Росатом" и рыбопромышленные организации создали рабочую группу по организации судоходной линии для транспортировки рыбной продукции с Дальнего Востока в европейскую часть России по Северному морскому пути.

Участники группы отмечали, что для развития проекта требуется комплексный подход, включая обеспечение обратной загрузки транспортных судов, модернизацию морских терминалов, в первую очередь создание рефконтейнерных площадок, не только в дальневосточных регионах, но и в центральной части России. На начальном этапе целесообразно формирование и отправка рыбных грузов Севморпутем через порт Петропавловска-Камчатского.

ТАСС; 2019.06.02; МОСКВЕ ПОСТРОЯТ ОКОЛО 20 ПРИЧАЛОВ ДЛЯ РЕЧНЫХ ТРАМБАЕВ

Власти Москвы планируют оборудовать около 20 причалов для речных трамваев к 2024 году, сообщила в субботу пресс-служба комплекса градостроительной политики и строительства города.

"Сегодня Москва-река используется в основном как туристическая, прогулочная артерия города. Однако транспортная функция реки в ближайшие годы будет активно развиваться. Для этого мы планируем построить около дополнительных 20 причалов", - цитирует пресс-служба заммэра Москвы Марата Хуснуллина.

Уточняется, что строительство причалов планируется завершить до конца 2023 года. По словам Хуснуллина, новые причалы создадут условия для развития территорий, обеспечат создание "удобных кварталов с жильем, социальной, деловой и развлекательной инфраструктурой". В стройкомплексе столицы добавили, что новые остановки свяжут с наземным транспортом.

Речные трамваи станут составляющей частью проекта водного общественного транспорта Москвы, запуск которого запланирован на 2020 год. Пилотный маршрут пройдет от Киевского вокзала до Нижних Мневников, связав деловой центр "Москва-Сити", городские парки и Киевский вокзал. Причалы располагаются вблизи станций московского метрополитена, Московского центрального кольца, а также остановок наземного

транспорта. Оплата проезда будет производиться по городским тарифам, в частности предусмотрят возможность оплаты картой "Тройка".

Хуснуллин также отметил, что к 2024 году планируется закончить возведение 13 мостов через Москву-реку - 9 автомобильных, 3 пешеходных и железнодорожного. Из них четыре уже строятся, еще девять проектируются. Сейчас, напомнил заммэра, в городе 31 мост через реку, этого недостаточно. "Сегодня нередко и пешеходам, и автомобилистам приходится делать лишний путь, чтобы перебраться с одной стороны реки на другую. Открытие новых мостов сделает жизнь в городе более комфортной, а также позволит частично разгрузить дороги вдоль реки", - пояснил он.

Ранее сообщалось, что власти города планируют облагородить около 150 км набережных в Москве к 2023 году. Совокупная протяженность набережных в столице составляет около 200 км.

<https://tass.ru/moskva/6496964>

РИА НОВОСТИ; 2019.06.01; "КОМЕТА-120М" ВПЕРВЫЕ В НОВОМ СЕЗОНЕ ПРИБЫЛА В ЯЛТУ ИЗ СЕВАСТОПОЛЯ

Быстроходное пассажирское судно на подводных крыльях "Комета-120М" совершило первый рейс в сезоне 2019 года, осуществив переход из Севастополя в Ялту, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства транспорта республики Крым.

"Комета-120 М" прибыла в 10 утра в Ялту, пришвартовавшись на восьмом причале. На борту было 50 пассажиров", - сообщили в ведомстве.

Время в пути по маршруту Ялта – Севастополь составляет два часа, скорость теплохода — 35 узлов (около 65 км/час). "Комета-120М" может перевозить до 120 пассажиров. Стоимость билета для взрослых – 500 рублей, для детей - 200 рублей. Стоимость билета в салоне повышенной комфортности – 1 000 рублей.

"Результаты перевозок в августе и сентябре прошлого года показали высокую востребованность данного вида перевозок: "Комета" была заполнена почти на 100%. Мы приняли решение на период навигации 2019 года не индексировать цену билетов, чтобы как можно больше гостей и жителей Крыма смогли воспользоваться нашими услугами и полюбоваться красотами крымского побережья", - приводит слова гендиректора ООО "Морские скоростные пассажирские перевозки" Алексея Сорокина концерн "Калашников", который производит "Кометы".

Ранее министр транспорта региона Сергей Карпов сообщил, что еще два быстроходных лайнера на подводных крыльях "Комета-120М" между Ялтой и Феодосией, а также между Севастополем и Евпаторией будут запущены в работу в середине лета. Впервые морское сообщение с помощью быстроходного судна на подводных крыльях "Комета-120М" было открыто весной 2018 года.

<https://ria.ru/20190601/1555168938.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН СВОИМ УКАЗОМ ПРИСВОИЛ РЯДУ АЭРОПОРТОВ РОССИИ НАИМЕНОВАНИЯ В ЧЕСТЬ ЛИЦ, ИМЕЮЩИХ ОСОБЫЕ ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ

Согласно указу, размещенному на официальном портале правовой информации, международному аэропорту "Шереметьево" присвоено имя Александра Пушкина, "Домодедово" - Михаила Ломоносова, "Внуково" - Андрея Туполева. Международному аэропорту Воронежа (Чертовицкое) присвоено имя Петра Первого, Калининграда (Храброво) - императрицы Елизаветы Петровны, Краснодар (Пашковский) - Екатерины Второй, Мурманск - Николая Второго. Кроме того, аэропорту Анадыря (Угольный) присвоено имя Ю.С. Рытхеу, Анапы (Витязево) - В.К. Коккинаки, Архангельск (Талаги) - Ф.А. Абрамова, Астрахань (Нариманово) - Б.М. Кустодиева, Белгород - В.Г. Шухова, Благовещенск (Игнатьево) - Н.Н. Муравьева-Апостола, Владивосток (Кневичи) - В.К. Арсеньева, Екатеринбург (Кольцово) - А.Н. Демидова.

Согласно указу, аэропорт Казани будет носить имя Г.М. Тукая, Калуга (Грабцево) - К.Э. Циолковского, Красноярск - Д.А. Хворостовского, Магадан - В.С. Высоцкого, Минеральных Вод - Лермонтова, Нижневартовск - В.И. Муравленко, Нижнекамск

(Бегишево) - Н.В. Лемаева, Нижнего Новгорода (Стригино) - В.П. Чкалова, Новосибирска (Толмачево) - А.И.Покрышкина, Нового Уренгоя - И.М. Губкина, Норильска - Н.Н. Урванцева, Омска (Центральный) - Д.М. Карбышева.

Аэропорту Пензы присвоено имя В.Г. Белинского, Петропавловска-Камчатского (Елизово) - Витуса Беринга, Пскова (Кресты) - княгини Ольги, Самары (Курумоч) - С.П.Королева, Симферополя - И.К. Айвазовского, Сочи (Адлер) - В.И. Севастьянова, Ставрополя (Шпаковское) - А.Ф. Суворова, Сургута - Ф.К. Салманова, Сыктывкара - П.А. Истомина, Томска (Богашево) - Н.И. Камова.

Имя Д.И.Менделеева будет носить международный аэропорт Тюмени (Рошино), Мустая Керима - Уфы, Г.И. Невельского - Хабаровска (Новый), А.Г. Николаева - Чебоксар, И.В. Курчатова - Челябинска (Баландино), А.П. Чехова - Южно-Сахалинска (Хомутово), Платона Ойунского — Якутска.

Настоящий указ вступает в силу со дня его подписания.

Напомним, что названия для 47 аэропортов были выбраны россиянами в рамках конкурса "Великие имена России".

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/05/31/putin-utverdil-novye-imena-aeroportov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; ПРИСВОЕНИЕ ИМЕНИ АЭРОПОРТУ "ПУЛКОВО" ОТЛОЖЕНО НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК - СЕКРЕТАРЬ ОП РФ

Второй тур конкурса "Великие имена России" в тех городах, аэропорты которых не получили дополнительного наименования, в частности, в Санкт-Петербурге, отложен на неопределённый срок, сообщил секретарь Общественной палаты РФ Валерий Фадеев.

"Если и когда общественность Петербурга смирится с тем, что в городе Петра аэропорт не будет носить его имя, тогда и будем проводить второй тур. Здесь руки выкручивать неправильно", - сказал Фадеев в пятницу "Интерфаксу".

По его словам, та же логика будет действовать в отношении аэропортов других городов, имена которых не выбраны.

"Наша позиция: если есть напряжение какое-то, то лучше не раздувать этот тлеющий огонек. Ничего, вернемся к этому позднее. Но пока непонятно, когда", - добавил Фадеев.

Секретарь ОП рассказал, что во время первого тура конкурса шла борьба между Санкт-Петербургом и Воронежем за дополнительное название аэропортов именем Петра I, которую выиграл последний, так как обычно в городах поменьше голосуют активнее. Таким образом, согласно правилам, во втором туре в Петербурге Петра I не было, в результате чего "там возникло напряжение".

"Общественная палата Санкт-Петербурга нас не поддержала и по просьбе общественности выступила с инициативой отменить результаты второго тура, в котором победил Достоевский. Мы пошли навстречу и решили в Петербург не включать в список, который сейчас утвердил своим указом президент", - сказал Фадеев.

Аналогичная ситуация, сказал секретарь ОП, возникла в Горно-Алтайске, где с преимуществом, буквально, в тысячу голосов победило имя Николая Рериха, поддержанного его поклонниками по всей России, тогда как жители республики голосовали за местного алтайского художника Григория Чорос-Гуркина. "Я стал получать письма и из Общественной палаты, и от возмущенных жителей "Не хотим Рериха", и там мы тоже пошли на встречу, отложив голосование по Горно-Алтайску", - рассказал Фадеев. Президент РФ Владимир Путин своим указом в пятницу подписал указ о присвоении 44 аэропортам имен выдающихся россиян.

Вместе с тем, как сообщили в пресс-службе ОП РФ, в ряде регионов общественные дискуссии о результатах конкурса продолжились и после его формального завершения. В частности, в адрес организаторов конкурса поступили обращения от палат Санкт-Петербурга и Волгограда с просьбой приостановить участие этих регионов в проекте "во избежание поляризации общественных настроений в регионах", и по итогам их рассмотрения международные аэропорты Пулково и Гумрак не были включены в перечень аэропортов, закрепленных в указе президента России.

Как сообщалось, в рамках первого тура голосования победителем для Петербурга стал Петр I, однако имя императора было решено уступить аэропорту Воронежа. В связи с этим был проведен второй тур, в котором победило предложение назвать аэропорт в честь Федора Достоевского.

Победителем для названия волгоградского аэропорта стало имя летчика Алексея Маресьева.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.03; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 ОЦЕНЕН В 45 МЛРД РУБЛЕЙ; «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» СТАНУТ ЧАСТЬЮ КОМПАНИИ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ СТОИМОСТЬЮ СВЫШЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС; входит в холдинг «Объединенная авиастроительная корпорация», ОАК), которая занимается выпуском пассажирского ближнемагистрального лайнера SSJ100, оценена в 44,8 млрд руб., рассказали «Ведомостям» три человека, близких к ОАК. Оценка проводилась с целью объединения гражданских активов ОАК в единую авиастроительную компанию: ГСС и две небольшие специализированные компании «ОАК – центр комплексирования» и «Новые гражданские технологии» присоединятся к корпорации «Иркут».

«Иркут» принадлежит ОАК на 95,7% и торгуется на Московской бирже, он был оценен для объединения в 56,8 млрд руб., сообщила корпорация 27 мая. Это на 14% больше, чем «Иркут» стоил на закрытие торгов в тот день.

Гражданское авиастроение России, таким образом, оценено примерно в 100 млрд руб., резюмируют два собеседника в ОАК. ГСС всегда была непубличной компанией, это первая оценка ее стоимости. Разработанный компанией SSJ100 – первый гражданский самолет, созданный с нуля в России. SSJ100 поставляются авиакомпаниям с 2011 г., в 2011–2018 гг. ГСС выпустила 178 лайнеров. Но все годы операционной деятельности ГСС были убыточными, суммарный убыток с 2011 по 2018 г. по МСФО составил около 95 млрд руб.

«Оценка ГСС проводилась не доходным методом. Компания владеет ценными активами: только в разработку SSJ100 было вложено порядка 150 млрд руб., огромные средства затрачены на сборочное производство SSJ100 на заводе в Комсомольске-на-Амуре (КНААЗ, выпускает также боевые истребители, входит в ОАК. – «Ведомости»)), – объясняет человек, близкий к ОАК.

«Оценку активов для объединения проводили независимые оценщики с учетом показателей и планов компаний», – говорит представитель ОАК, не раскрывая детали. Трансформация призвана повысить эффективность и объединить ресурсы по продвижению на рынок и послепродажному обслуживанию российских гражданских самолетов, а в перспективе унифицировать конструкторские решения, проводить системное импортозамещение и оптимально использовать производственные мощности, добавляет представитель ОАК.

После создания единой гражданской компании ОАК планирует продать контрольный пакет в ней госбанкам, в будущем планируется привлечь и частных инвесторов. Это должно также вывести гражданскую «дочку» из-под западных санкций, которые наложены на ОАК. «Основные претенденты на вхождение в капитал – Сбербанк, ВТБ и ВЭБ. Переговоры с ними идут», – говорит человек, близкий к ОАК. Представитель ВТБ эту тему не комментирует, представитель ВЭБа на запрос не ответил. Мы таких переговоров не ведем, заявил представитель Сбербанка. Мы считаем, что в перспективе создаваемая компания может быть привлекательна для сторонних инвесторов, предпочитающих вкладывать, например, только в гражданские проекты, сказал представитель ОАК.

«Иркут» сейчас выпускает истребители Су-30 и учебно-боевые самолеты Як-130, а также занимается сертификацией разработанного среднемагистрального лайнера МС-21. Старт поставок МС-21 авиакомпаниям запланирован на 2021 г. Параллельно с ростом выпуска МС-21 военное производство на «Иркуте» будет сворачиваться.

«Участие в гражданской компании для госбанков было бы делом государственной важности, а не коммерческим бизнес-проектом», – отмечает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. ГСС владеет правами на SSJ100, есть заказ на 100 таких лайнеров со стороны «Аэрофлота», рост мирового парка этих судов повысит доходы ГСС от постпродажного обслуживания. Также банки через советы директоров могли бы повысить эффективность работы гражданской компании, рассуждает Пантелеев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/02/803116-samoleta-sukhoi>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.31; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОХРАНЕ АЭРОПОРТОВ АККРЕДИТОВАННЫМИ ЮРЛИЦАМИ

Группа сенаторов предлагает расширить возможности для охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры, в частности, разрешить обеспечивать безопасность не только подразделениям ведомственной охраны, но и аккредитованным юрлицами.

Соответствующая инициатива размещена в пятницу в законодательной базе нижней палаты парламента РФ. Ее авторы - члены Совета Федерации, в частности, Алексей Сеницын и Вячеслав Тимченко.

Законопроект предусматривает внесение изменений в Воздушный кодекс РФ, предусматривающих "обеспечение охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры в числе подразделений транспортной безопасности аккредитованными для этой цели в установленном порядке юридическими лицами".

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что в "сегодняшней сложной экономической ситуации монопольное положение подразделений ведомственной охраны в области обеспечения транспортной безопасности приводит к неоправданной, значительной дополнительной финансовой нагрузке на бюджеты аэропортов с небольшим пассажиропотоком".

Это, в свою очередь, сказывается на повышении аэропортовых сборов и цен на пассажирские авиаперевозки и, как следствие, на снижение объема авиаперевозок в целом, считают авторы.

ТАСС; 2019.06.03; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ НАЧАЛ ПРОПУСКАТЬ ПАССАЖИРОВ ПО ЭЛЕКТРОННЫМ ПОСАДОЧНЫМ ТАЛОНАМ

Аэропорт Симферополя стал пропускать пассажиров по электронным посадочным талонам, например, сохраненным в мобильном телефоне, сообщил журналистам в понедельник представитель аэропорта.

"Международный аэропорт Симферополь внедрил систему использования электронных посадочных талонов. Первые пассажиры с посадочными талонами, сохраненными на мобильных электронных устройствах, уже благополучно прошли регистрацию и совершили полеты", - говорится в сообщении.

Уточняется, что пассажир, зарегистрировавшись на рейс онлайн, указывает, куда ему отправить электронную версию посадочного талона, а при входе в зону ожидания прикладывает экран со штрих-кодом посадочного к считывающему устройству. Для этого в аэропорту смонтировано специальное оборудование.

"Посадочный талон необходимо сохранить на мобильном устройстве для предъявления в аэропорту и на борту воздушного судна (по запросу) в любой момент и без доступа к интернету. При этом возможность использования электронного посадочного талона при регистрации должна подтвердить авиакомпания, обслуживающая рейс. <...> Услуга наиболее удобна для пассажиров, которые путешествуют без багажа. Они могут проходить в зону посадки на свои рейсы без посещения стоек регистрации", - добавили в пресс-службе.

Отмечается, что также сохраняется возможность пройти регистрацию на стойке в аэропорту или распечатать посадочный через терминал самообслуживания.

Ранее сообщалось, что аэропорт Симферополя в 2018 году обслужил более 5,146 млн пассажиров. Это на 17 тыс. человек больше, чем в 2017 году.

<https://tass.ru/v-strane/6500336>

РИА НОВОСТИ; 2019.05.31; АЭРОПОРТ "ПУЛКОВО" УСИЛИТ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ ПМЭФ

"Пулково" усилит меры безопасности и изменит маршрут движения общественного транспорта в преддверии и в дни проведения Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), сообщает пресс-служба аэропорта.

"В аэропорту "Пулково" в преддверии и в дни ПМЭФ, с 3 по 9 июня 2019, изменится маршрут движения общественного транспорта и будет работать контрольно-пропускной пункт для автомобилей... Въезд на первую линию привокзальной площади в зонах прибытия и отправления в обозначенный период возможен только для аккредитованных автомобилей ПМЭФ. После поворота с Пулковского шоссе на подъезде к аэропорту в период ПМЭФ будет организован контрольно-пропускной пункт с досмотром транспортных средств", - говорится в сообщении.

Посадка и высадка пассажиров автобусов №39, №39 Экспресс, маршрутного такси К-39 и бесплатных шаттлов "Пулково" с парковки Р4 будет производиться на временной платформе. Вторая линия привокзальной площади и парковочный комплекс аэропорта (зоны Р1, Р2, Р3, Р4), а также бесплатная парковка для встречающих будут работать в обычном режиме.

Петербургский международный экономический форум в 2019 году пройдет 6-8 июня. Форум проводится с 1997 года, а с 2006 года проходит под патронатом и при участии президента РФ. Форум является площадкой для общения представителей деловых кругов и обсуждения ключевых экономических вопросов, стоящих перед Россией, развивающимися рынками и миром в целом. В прошлом году форум посетили 17 тысяч гостей из 143 стран.

<https://ria.ru/20190531/1555139152.html>

РБК ПЛЮС ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ; МАКСИМ СЕРГЕЕВ; 2019.05.31; ПОЛЕТ В ЦИФРОВОМ РЕЖИМЕ

Авиация — одна из отраслей, в которых цифровизация бизнес-процессов идет наиболее активно. Технологическая трансформация на фоне роста спроса на воздушные перевозки позволит снизить издержки и риск человеческих ошибок.

Российская гражданская авиация в отличие от многих других отраслей отечественной экономики не отстает от зарубежных конкурентов по уровню внедрения в бизнес-процессы цифровизации. Так, «Аэрофлот» вот уже несколько лет подряд входит в число лидеров по этому показателю в международном рейтинге Bain & Company, уступая лишь Singapore Airlines, австралийской Qantas и американской Delta.

Ведущие авиакомпании реализуют собственные программы инноваций. Singapore Airlines, например, открыла цифровую лабораторию для работы с инновационными компаниями и реализации предложений своих сотрудников. Авиакомпании даже создают альянсы для развития новейших технологий — так, американская Delta объединилась с европейским производителем самолетов Airbus для внедрения 5G в сферу пассажирских авиаперевозок. Результат очевиден: гражданская авиация — одна из самых технологически продвинутых отраслей. Благодаря новой технологии ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast — автоматическое зависимое наблюдение-вещание) уже через десять лет мы можем получить автономное управление воздушным движением, считает Александр Терентьев, эксперт департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при правительстве РФ. Новая технология максимально точно определяет положение воздушного судна в режиме реального времени и транслирует данные о полете (координаты самолета, высоту, скорость, курс) в наземные центры и другим воздушным судам.

Впрочем, автоматизация воздушного движения, которая позволит избавиться от человеческих ошибок, — дело будущего. Между тем бизнес-процессы лидеров отрасли уже переведены в «цифру».

В «Аэрофлоте», например, этот показатель, по словам гендиректора авиакомпании Виталия Савельева, достиг 100%. Как рассказал глава «Аэрофлота» на правительственном совещании о цифровой трансформации транспортного комплекса в ноябре 2018 года,

помимо отслеживания пассажиропотока, загрузки рейсов, работы с багажом оцифрованы бухгалтерия, учет финансового лизинга, закупки и запасы, управление персоналом, казначейство, документооборот, управление договорами, бюджетирование и т.д.

Пассажир и его багаж

Цифровые технологии в гражданской авиации — это и персональные предложения для пассажира, и адаптация условий его пребывания на борту, и сдача багажа (в перспективе еще у себя дома), говорит замдиректора группы корпоративных рейтингов Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА) Александр Гущин.

«Уже в среднесрочной перспективе информационная система будет «узнавать» каждого пассажира и автоматически подстраивать всю окружающую среду на борту под его предпочтения», — предполагает эксперт.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) и Международный совет аэропортов (ACI) предложили концепцию перспективной трансформации бизнес-процессов на основе цифровизации NEXTT (New Experience in Travel and Technologies). Она стала ответом на ожидаемое удвоение спроса в сфере авиаперевозок к 2036 году. Это цифровые технологии отслеживания и идентификации багажа, автоматизация и робототехника, повышающие безопасность, надежность, эффективность и качество обслуживания клиентов.

«Аэрофлот» первым в России внедрил систему отслеживания багажа BagJourney, получающую данные из 400 аэропортов и от 500 авиакомпаний. Эта система позволяет точно отслеживать местонахождение багажа во время регистрации, при посадке, во время пересадки и в аэропорту прибытия.

Компания Delta позволяет самим клиентам отслеживать перемещение своего багажа после сканирования багажной бирки. Сегодня уже многие перевозчики предлагают сдавать багаж без участия сотрудников авиакомпании. Доступной становится самостоятельная печать багажных бирок дома у пассажира или в автоматах авиалиний.

Для контроля загрузки рейсов, передвижения пассажиров авиакомпании используют бортовые планшеты. «У менеджеров свой планшет — монитор руководителя. Есть планшет и у стюардесс, которые видят всю информацию о каждом конкретном пассажире — какое питание заказано, где и когда человек делает пересадку, все его стыковки, с детьми пассажир или нет. В конце полета стюардесса просто пальцем подписывает отчет и его отсылает. Пилоты видят на своем планшете весь самолет», — рассказал Виталий Савельев.

Бортовые планшеты используют также компании Delta, Qantas, British Airways, KLM, Air France и другие.

По данным отчета швейцарской компании — разработчика ИТ-решений для авиаотрасли SITA, выпущенного в сентябре 2018 года, в ближайшие годы более трех четвертей крупных аэропортов и авиакомпаний мира будут инвестировать в технологии биометрической идентификации пассажира по принципу «паспорт пассажира — это его лицо». В международном аэропорту Бостона уже проведены испытания такой системы, и Управление таможенной и пограничной охраны США признало их успешными.

«Цифра» снижает цену

Развитие услуг авиаперевозчиков и аэропортов идет по пути повышения комфорта и безопасности при снижении цены, объясняет Александр Гущин. Цифровизация — один из ключевых элементов на этом пути.

По словам Виталия Савельева, в результате внедрения новейших технологий среднесуточный налет судов «Аэрофлота» превысил 12 часов, что позволяет снижать себестоимость рейса.

Применение собственной системы обработки больших данных позволяет работать с неструктурированной информацией, увеличивая продажи и повышая лояльность пассажиров: на основе этих данных «Аэрофлот» уже реализовал систему рекомендаций для клиентов, прогноз ожидаемой выручки, анализ обращений и жалоб. Совместная работа многих компьютерных систем позволила сократить оборачиваемость одного самолета в аэропорту с 80–90 до 40–45 минут. В 2018 году «Аэрофлот» перевез около 36 млн пассажиров, а к 2023 году компания собирается увеличить этот показатель до 90–100 млн.

Отраслевые эксперты считают, что основные достижения цифровизации еще впереди. «В отрасли пока только разрабатываются сценарии эффективного использования новых возможностей. В связи с этим можно говорить о фрагментарном внедрении цифровых технологий в гражданской авиации», — считает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Цифровизация в аэропортах, в частности, может развиваться как управление инженерными сетями и ресурсами — как своеобразный аналог технологии «умного» дома. С учетом суточных пиков пассажиропотока должны быть оптимизированы работа систем отопления, вентиляции и кондиционирования, все параметры — температура, освещенность, влажность, считает эксперт. При этом наибольший эффект достигается при увязке этой системы со смежными системами, позволяющими прогнозировать время прилета воздушных судов, потоки пассажиров, прибывающих общественным транспортом.

С такой постановкой вопроса согласен Александр Тимофеев, доцент кафедры информатики РЭУ им. Г.В. Плеханова: «Некоторые авиакомпании все еще принимают операционные решения интуитивно. Это происходит из-за того, что цифровые системы не интегрированы».

<https://plus.rbc.ru/news/5ce653397a8aa91d09166296>

РБК ПЛЮС ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ; АЛЕКСЕЙ ЛОССАН; 2019.05.31; КАК ПРИЗЕМЛИТЬ ДЕБОШИРА

Правонарушений на борту самолетов год от года становится больше, говорит международная статистика. Как переломить негативную тенденцию?

Во всем мире сформировано немало досье на пассажиров, поведение которых представляет реальную угрозу соседям, экипажу и даже безопасности полетов. Законодатели планомерно ужесточают меры наказания за подобные нарушения и расширяют допустимые способы ограничения свободы воздушных хулиганов. В США, например, за нападение на бортпроводницу может грозить лишение свободы на срок более десяти лет.

В России два года назад ввели уголовную ответственность именно за хулиганство на любом виде транспорта, в мае 2017-го полгода колонии-поселения за пьяный дебош на рейсе Тель-Авив — Москва получил Евгений Петрухин. Впрочем, даже угроза уголовного преследования останавливает пока не всех, в том числе людей известных. В декабре 2018 года стало известно о буйном поведении артиста Алексея Панина на борту самолета из Стамбула в Москву, а в апреле текущего года с рейса Барнаул — Москва сняли нетрезвого актера Александра Панкратова-Черного. Подобное наблюдается и за рубежом. В 2008 году с рейса British Airways из Лондона в Лос-Анджелес вывели в наручниках фотомодель Наоми Кэмпбелл, из-за которой вылет был задержан на два часа, а в 2011 году актер Алек Болдуин был снят с рейса American Airlines из Лос-Анджелеса в Нью-Йорк, после того как отказался выключить мобильный телефон.

Пассажир нон грата

Согласно статистике Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) за 2017 год, один случай буйного поведения пассажира приходится на 1053 полета, тогда как годом ранее этот показатель был почти в полтора раза лучше — 1424 полета. Эксперты признают, что реальная ситуация может быть еще хуже, поскольку не все авиакомпании делятся информацией такого рода.

Случаи агрессивного поведения на борту IATA делит на четыре уровня: первый означает словесную агрессию или несоблюдение инструкций экипажа; второй — физическую агрессию по отношению к попутчикам или членам экипажа, а также повреждение салона; третий — угрозу жизни, в том числе предъявление оружия на борту; и наконец, четвертый уровень — намеренное проникновение в кабину экипажа или угроза захвата воздушного судна. В 2017 году абсолютное большинство нарушений (86%) относилось к первой категории, ко второй — 12%, к третьей — 3%, а к четвертой — 50 инцидентов. При этом доля нарушений третьей категории выросла за год в три раза, а четвертой категории — в 2,5 раза. По данным IATA, три наиболее «популярных» нарушения на борту — невыполнение требований безопасности (49% всех инцидентов), интоксикация, например

алкогольное опьянение (27%), и курение (24%). Согласно опросу общественного мнения, проведенному компанией Rockland Dutton Research and Consulting по заказу IATA, 32% пассажиров в мире сталкивались с неадекватным поведением других пассажиров на борту, а 80% опрошенных считают, что против нарушителей нужно возбуждать уголовные дела. Руководством по авиационной безопасности Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также IATA для экипажей воздушных судов определен порядок применения средств сдерживания. Это смирительные средства, которые можно не снимать даже после посадки, пока нарушитель не будет передан сотрудникам полиции.

Такие средства все чаще используются зарубежными авиакомпаниями. Если согласно опросу, проведенному в 2009 году, только четыре авиакомпании международного альянса SkyTeam использовали на борту воздушного судна средства сдерживания для борьбы с авиадебоширами, то на сегодняшний день уже все члены альянса, кроме «Аэрофлота», применяют такие средства. Например, Delta Air Lines использует металлические наручники, China Eastern и Xiamen Airlines — специальные ремни, а Korean Air — электрошокеры. Члены экипажа раз в два-три года проходят в центрах по авиационной подготовке перевозчиков обучение, как противодействовать дебоширам на борту.

Черные списки

В России использование смирительных средств в полете вне закона. При этом отечественные перевозчики неоднократно выступали с инициативой разрешить использовать спецсредства против деструктивных пассажиров.

Пока основным инструментом российских авиакомпаний для борьбы с дебоширами на борту остаются так называемые черные списки.

В июне 2018 года вступил в силу федеральный закон «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации», который дает правовые основания на составление реестра пассажиров, перевозку которых авиакомпания может ограничить. По словам доцента кафедры гражданско-правовых дисциплин РЭУ им. Г.В. Плеханова Теймура Зульфугарзаде, эта мера является на сегодняшний день наиболее действенной, так как происшествие легче предупредить, чем устранять негативные последствия. Если же инцидент произошел, но нет существенного ущерба для здоровья, а также жизни пассажиров или персонала, для дебошира может наступить административная ответственность. В соответствии с ч. 6 ст. 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна может повлечь штраф 2–5 тыс. руб. или арест на срок до 15 суток, уточняет Теймур Зульфугарзаде. «Исключениями являются статьи, связанные с терроризмом, например угроза взрыва, применения оружия, угона, — в таких случаях может наступать уголовная ответственность, даже в случае устной угрозы», — уточняет исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев, комментируя изменения в Воздушном кодексе, говорил, что законодатели изъяли очень многие пункты из предложений авиаперевозчика. Например, компания настаивает на более жестких мерах, минимум три года отказа в перевозке. Еще в ноябре 2016 года крупнейший российский авиаперевозчик предложил внести изменения в Воздушный кодекс, разрешив использование спецсредств на борту, однако, обращает внимание Олег Пантелеев, «экипаж по-прежнему не может применить к нарушителям никаких мер, кроме увещаний».

В апреле 2019 года «Аэрофлот» провел конференцию по проблемам противодействия деструктивным пассажирам. Как заявил заместитель генерального директора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам Владимир Александров, особенно опасны ситуации, когда в отношении экипажа воздушного судна применяются запугивание и физическое насилие. «Необходимо предоставить членам экипажа право использовать средства сдерживания, расширить перечень оснований для включения нарушителей в черный список, увеличить срок нахождения авиадебошира в черном списке с одного года до минимум трех лет», — говорит Владимир Александров.

<https://plus.rbc.ru/news/5ce6537d7a8aa92a675754f9>

РБК ПЛЮС ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ; ПЕТР ОРЕХИН; 2019.05.31; ХАБ С ГЛОБАЛЬНЫМИ АМБИЦИЯМИ

Масштабная реконструкция региональных аэропортов России должна стать стимулом к экономическому развитию территорий и повышению мобильности граждан.

В феврале 2019 года правительство РФ утвердило «Стратегию пространственного развития страны на период до 2025 года». Одним из основных направлений в ней названа ликвидация инфраструктурных ограничений, в числе важнейших — задача сокращения межрегиональной дифференциации по социально-экономическому уровню. На это же нацелен «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года», ставший тринадцатым национальным проектом. Стоимость плана — 6,35 трлн руб. Это почти четверть всех средств, заложенных правительством на реализацию всех нацпроектов. В «Стратегии пространственного развития...» особо отмечено, что сохраняется «высокий уровень централизации авиационных пассажирских перевозок вследствие недостаточного развития крупных узловых аэропортов». Решать транспортные проблемы предполагается в том числе за счет формирования международных аэропортохабов, создания и развития узловых аэропортов в крупных городских агломерациях, реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву.

Шанс для регионов

Мировой и российский опыт показывает, что ни один регион не может быстро расти при слабой транспортной связанности с другими территориями. Возможность принимать большой пассажиро- и грузопоток сама по себе стимулирует деловую активность и туристическую отрасль. «Если аэропорт маломощный, то рейсов в нем будет мало, но если это хаб, то можно иметь расписание с высокой частотой рейсов, а значит, и пассажиров будет много. Это абсолютно другая экономика. Вокруг этого хаба будет развиваться жизнь», — уверен директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

«В России 16 городов с населением более 1 млн человек. Половину из них можно превратить в региональные хабы. Есть поток через Москву, который надо «спрямить», и это может дать экономию в несколько тысяч рублей на билет. А удешевление и спрямление рейсов, в свою очередь, увеличит спрос», — рассуждает Георгий Ващенко, начальник управления операций на российском фондовом рынке ИК «Фридом Финанс». Правда, по его оценке, может не хватить времени, чтобы купить необходимое количество самолетов и подготовить экипажи, восполнить недостаток инфраструктуры — аэропортовой, топливной, авиационной. Чтобы сделать хаб, должны договориться авиакомпания, местные власти, федеральные, частные заправщики, собственники аэропорта. Это очень сложный и длительный процесс, отмечает Георгий Ващенко.

Михаил Блинкин полагает, что в России вряд ли скоро появятся гигантские аэропортополисы, как вокруг крупнейших транспортных узлов в Северной Америке, Европе и Азии, «хотя то, что построено вокруг аэропорта Новосибирска, похоже на североамериканские аналоги». Новосибирские результаты красноречивы: аэропорт Толмачево в прошлом году увеличил пассажиропоток на 900 тыс. человек, до 5,9 млн. В ближайшие годы запланированы капитальный ремонт одной из двух взлетно-посадочных полос, реконструкция аэровокзального комплекса и прочие работы стоимостью свыше 20 млрд руб. Новосибирск станет одним из региональных узловых аэропортов «Аэрофлота». Показателен и пример Крыма. В прошлом году благодаря новому аэропортовому комплексу Симферополя и открытию движения по Крымскому мосту полуостров принял рекордное число туристов — 6,8 млн человек, это рекордный показатель за весь постсоветский период. Пассажиропоток симферопольского аэропорта в прошлом году составил 5,146 млн человек (примерно поровну на прилет и вылет), а 30 декабря был поставлен суточный рекорд по трафику с момента присоединения Крыма к России — 10,5 тыс. пассажиров. Министр курортов и туризма Крыма Вадим Волченко недавно рассказал, что туристы оставили на полуострове в прошлом сезоне около 500 млрд руб.

Новый аэропортовый комплекс Ростова-на-Дону Платов, открытый к ЧМ-2018 в декабре 2017 года, в 2018-м обслужил 3,2 млн пассажиров, что на 19% выше показателя

предыдущего года. Пресс-служба Платова сообщала, что основной прирост трафика дали межрегиональные перевозки. «Чемпионы по этому показателю — Сочи, Екатеринбург и Казань», — отметили в Платове. В этом году должна быть введена в эксплуатацию новая четырехполосная автодорога с освещением, соединяющая аэропорт с городом, а территорию старого аэропорта планируется отдать под реконструкцию и жилую застройку.

Красноярские ворота

В аэропортах Сочи, Новосибирска и Екатеринбурга «Аэрофлот» предполагает до 2023 года создать свои региональные базы. А в Красноярске лидер российской гражданской авиации организует международный хаб. Такие решения записаны в стратегии развития группы до 2023 года, которая называется «100 миллионов пассажиров к 100-летию «Аэрофлота». В числе основных целей — втрое увеличить региональные перевозки, с 7 млн пассажиров в 2017 году до 19 млн в 2023-м. Еще одна задача — нарастить международный транзитный пассажиропоток с 5 млн пассажиров в 2017 году до 10–15 млн в 2023-м. Ведущая российская авиакомпания выигрывает до трех часов времени транзита по сравнению с конкурентами, имеет самые низкие затраты в коридоре Европа — Азия и уже занимает первое место по перевозкам на ряде направлений из крупных европейских центров в города Китая.

В конце марта «Аэрофлот» подписал соглашение с аэропортом Красноярск о создании авиационного хаба. Красноярск станет для «Аэрофлота» вторым базовым аэропортом, в нем будут базироваться современные самолеты, включая отечественные Superjet 100. Начало работы международного хаба запланировано на 2020 год, а к 2023-му годовой пассажиропоток «Аэрофлота» в Красноярске может достичь 1 млн человек.

«В соответствии с новой стратегией группы «Аэрофлот» мы приступаем к созданию международного хаба в Красноярске. Бизнес-модель хаба с комфортными стыковками позволит нам привлекать транзитный пассажиропоток на внутренних и международных линиях, а наши перспективные планы предусматривают создание ряда региональных баз в России», — сказал заместитель генерального директора по стратегии и маркетингу ПАО «Аэрофлот» Андрей Панов.

В Красноярске планируется создать хаб, играющий глобальную роль. «Нарастает транзитный пассажиропоток из Китая. Они уже сейчас массово летают через Россию в Европу. Но пропускная способность воздушного пространства над Москвой ограничена. Поэтому Красноярск и рассматривается как альтернатива Москве. Он удачно расположен, и часть рейсов можно заводить туда. Китайцы будут слетаться в Красноярск, а дальше разлетаться в Европу и китайские города», — поясняет Роман Гусаров, руководитель портала Avia.ru.

Губернатор Красноярского края Александр Усс видит в сотрудничестве с «Аэрофлотом» много преимуществ. Он напомнил, что новый аэропорт открылся в краевой столице полтора года назад и «он должен жить и развиваться, а для этого требуется надежный базовый перевозчик». «Сегодня во главу угла поставлена тема Енисейской Сибири — огромной территории, которой необходима надежная транспортная система. В создании хаба я вижу перспективы увеличения доступности территории края, российских регионов, стран ближнего и дальнего зарубежья, а также создания рабочих мест и дополнительных сервисов», — отметил Александр Усс, комментируя подписание совместного документа.

«Енисейская Сибирь» — это комплексный инвестиционный проект, который объединяет Красноярский край, Хакасию и Туву. В него включены 32 инвестпрограммы. Директор Корпорации развития Енисейской Сибири Сергей Ладыженко рассказывал на пресс-конференции в апреле текущего года, что в результате только в Красноярском крае может быть создано порядка 40 тыс. рабочих мест. Одна из программ — создание грузового хаба в Емельяново, этот проект был представлен в 2018 году на Красноярском экономическом форуме (помимо пассажирского хаба, который создается в сотрудничестве с «Аэрофлотом»). Он займет 245 га, а площадь логистических и промышленных площадей может достичь 830 тыс. кв. м, инвестиции оцениваются в 65 млрд руб. Генеральный директор аэропорта Андрей Метцлер говорил журналистам, что проект ориентирован на грузопоток из Юго-Восточной Азии в Европу.

Таким образом, международный пассажирский хаб, создаваемый «Аэрофлотом», будет работать в комплексе с грузовым, в результате Красноярский край должен выйти на новый уровень развития.

<https://plus.rbc.ru/news/5ce652e27a8aa92a675754f7>

ТАСС; ВАДИМ БЕЛОЗЕРЦЕВ; 2019.05.31; ДРОНЫ И САМОЛЕТЫ ДЕЛЯТ НЕБО. КАК ПРОХОДИТ КОНКУРС БЕСПИЛОТНИКОВ В ТОМСКЕ

Российские производители беспилотных летательных аппаратов собрались в Томске на конкурсе "Авиароботех". Их дроны спасают людей, диагностируют линии связи, составляют 3D-модели сел и перевозят грузы

Аэродром Головино трудно назвать современным и благоустроенным — в основном он используется как площадка для малой авиации томского ДОСААФ. Однако для тестирования беспилотников его вполне достаточно — штаб конкурса со всем самым современным оборудованием занимает один маленький шатер посреди аэродрома.

Пять заданий

Команды приехали на конкурс в основном для того, чтобы протестировать на практике свои разработки и познакомиться друг с другом и проектом "Тайга", благодаря которому Томская область может стать регуляторной песочницей — регионом, где нормативно-правовые акты позволяют системно тестировать новые беспилотные технологии.

"Мы решаем абсолютно практические задачи, которые в повседневной работе требуются реальным заказчикам в нефтяном, энергосетевом секторах, в картографировании, в сельском хозяйстве и поисковых операциях. Один вылет был сделан в качестве подарка или бонуса Томской области — мы облетели границы аэродрома и сделали фотоплан аэродрома с точными привязками границ, чего аэродрому не хватает. Это нужно для планирования территории, а для этого нужно знать границы и рельеф", — рассказал журналистам гендиректор ассоциации "Аэронет" Глеб Бабинцев.

Всего конкурс предусматривает пять заданий: создание 3D-модели населенного пункта, мониторинг участка линий электропередач и газопровода, доставка груза массой 10 кг между двумя площадками на расстояние 10 км и поиск людей в лесном массиве с передачей им спасательного комплекта.

Всех форм и размеров

Зрители конкурса могли наблюдать вылеты всевозможных беспилотников разных форм и размеров — некоторые выглядят как миниатюрные копии самолетов, есть и такие, которые больше напоминают бумеранг. Часто "самолетоподобные" дроны запускаются механизмами типа катапульты или огромными рогатками.

Управляют беспилотниками сотрудники компаний-участниц. Они сидят за ноутбуками и приборными панелями, наблюдая, как механизмы выполняют свою работу. Дроны возят грузы, фотографируют местные села, составляя их 3D-карты, ищут неисправности в трубах и линиях ЛЭП, на которые специально повесили прогибающиеся или дефектные провода, ищут людей в лесу, доставляя им необходимые для спасения комплекты с медикаментами.

"Замечательные впечатления от конкурса. Мы сегодня делаем первый шаг в огромной работе. Сегодня многие компании выпускают беспилотники, много компаний, которые начинают их интересным оборудованием, есть беспилотники для военных объектов. Но сегодня нет нормативно-правовой базы", — сказал накануне журналистам губернатор Томской области Сергей Жвачкин.

Он уточнил, что Томская область как пилотный регион станет площадкой, на территории которой будут действовать необходимые нормативно-правовые акты. Кроме того, по итогам конкурса компании региона и компании-разработчики беспилотных аппаратов смогут применять продемонстрированные технологии для решения реальных производственных задач области.

Для безопасности

Также на конкурсе продемонстрировали радар, который сможет вычислять беспилотники на расстоянии до 300 километров.

Как уточнил журналистам Бабинцев, данная технология позволит пилотам самолетов и вертолетов видеть беспилотники на расстоянии до 300 километров, а значит рассчитать траекторию, чтобы беспилотник не врезался в самолет. Это первая подобная разработка в России, а оснащение этой системой самолетов и беспилотников даст возможность летать в одном квадрате сразу нескольким летательным средствам. Кроме того, в случае если беспилотник потеряет управление или его перехватит кто-то другой, система позволит отключить его дистанционно, чтобы он не причинил никому вреда.

Для тестирования системы в воздух запустили два беспилотника с интервалом десять минут и подняли самолет Ан-2, управляемый пилотом. Задача эксперимента — показать, что беспилотники и пилотируемые летательные средства могут летать безопасно в одном воздушном пространстве даже на территории, где нет связи.

Пока дроны выполняли свои задачи, пилот на планшете мог отследить их местоположение и высоту и скорректировать траекторию. Эксперимент завершился удачно, после чего губернатор отметил, что это был первый случай в России, когда дроны и человек одновременно делили небо.

Проект "Тайга"

В 2018 году межведомственная рабочая группа коллегии Военно-промышленной комиссии утвердила реализацию проекта "Тайга" в Томской области. Проект предполагает создание в области опытного района доставки грузов и выполнения других задач с использованием беспилотных авиационных комплексов.

Наибольший уровень заинтересованности сервисами "Тайги" оказался у нефтегазовой отрасли и в госуправлении. В частности, томских нефтяников интересует выявление врезок в нефтепроводы и отслеживание людей, несанкционированно находящихся в охраняемых зонах.

Заявки на конкурс "Авиароботех-2019" подали 12 команд, представляющих разработчиков авиационных беспилотных систем из Москвы, Санкт-Петербурга, Томска, Ижевска и Тамбова. Конкурс проходит 29–31 мая на аэродроме Головино в 30 км от Томска. Организаторы — ассоциация "Аэронет" и администрация Томской области.

Единственным победителем конкурса стала санкт-петербургская компания "Геоскан". Команда компании показала лучший результат в сканировании газовых труб, составлении карт и транспортировке грузов. За победу участников из Северной столицы наградили кубком.

<https://tass.ru/v-strane/6490838>